# Auf See unbesiegt

1

J. F. Lehmanns Verlag · München

DISCARDED
BOISE STATE UNIVERSITY
ALBERTSON'S LIBRARY

**Helden des Kreuzergeschwaders, geblieben in der Falklands-Schlacht, 8. Dezember 1914**

Kapit. z. S. Fielitz
Chef d. Stabes d. Kreuzergeschw.

Kapit. z. S. Felix Schultz
Kmdt. S. M. S. Scharnhorst

Kapit. z. S. Maerker
Kmdt. S. M. S. Gneisenau

Vize-Admiral Graf v. Spee
Chef des Kreuzergeschwaders

Freg.-Kapit. Haun
Kmdt. S. M. S. Leipzig

Ob.-Stabs-Ing. Wilh. Klein
Geschwader-Ing. d. Kreuzergeschw.

Freg.-Kapit. v. Schönberg
Kmdt. S. M. S. Nürnberg

# Auf See unbesiegt

## Erlebnisse im Seekrieg
### erzählt von Mitkämpfern

Herausgegeben von

**Eberhard von Mantey**

Vizeadmiral a. D.

Erster Band

Mit 28 Bildern gefallener Helden

Zweite Auflage

J. F. Lehmanns Verlag, München

1922

Urheber und Verleger behalten sich alle Rechte,
insbesondere das der Übersetzung vor.
Copyright 1922. J. F. Lehmann, München.

Buchdruckerei Julius Klinkhardt, Leipzig

# Zum Geleit.

„Wiking, du Kühner,
Wo ist dein Grab?
Wo sank dein grüner
Lorbeer hinab?
Wo ist die Stätte
Vom Wogenschnee
Verweht, — dein Bette
Tief unter der See?"

Wo liegen sie alle, die Männer mit den eisernen Fäusten, den blitzenden Augen, den fröhlichen Herzen, die dereinst auf ihren guten Schiffen, Torpedo- und U-Booten hinauszogen, um für ihr heißgeliebtes Deutschland zu kämpfen? — Wo sind die Spuren derer, die in der Tropenglut unsrer afrikanischen Kolonien, die in Asien am Euphrat, im fernen Kiautschou, an den Dardanellen, oder näher der Heimat in Flandern, in Kurland unter der deutschen Kriegsflagge „schwarz-weiß-rot" stritten und litten, siegten und starben? — Ihre Gebeine mögen im tiefen Meere „im eisernen Schreine, in heiliger Hut" ruhen oder in der Wüstenglut bleichen — irgendwo? — aber ihre Namen sollen unvergessen bleiben, ihre Taten sollen leuchten, zu ihnen wollen wir uns bekennen, ihr Leben, Kämpfen und Sterben soll nicht umsonst gewesen sein.

Die Zahl derer ist riesengroß, die ihr Höchstes und Bestes hingegeben haben, die in heiliger Vaterlandsliebe ihr Herzblut einsetzten, in dem festen Glauben, daß hierdurch ihren Müttern und Frauen, Kindern und Enkeln, Brüdern und Schwestern ein Weg in die dunkle Zukunft gebahnt würde, der sie vorwärts und aufwärts führe. — Wenn in diesem Buche nur eine beschränkte Anzahl von Selbsterlebtem wiedergegeben werden kann, so bildet dieses eben nur einen kleinen Ausschnitt aus den großen Geschehnissen des Weltkrieges. — Wie einzelne Lichtstrahlen in dunkler Nacht beleuchten sie die Taten unsrer „Blauen Jungen" sowohl der Offiziere, wie auch der Mannschaften, die nach Idealen strebend, Leistungen vollbrachten, vor denen wir uns in Ehrfurcht beugen müssen. Aber neben körperlichen und geistigen Anstrengungen und Kraftäußerungen zieht durch alle Erinnerungen ein Band echter Männentreue, herzlichster Kameradschaft. — Niemand denkt selbstsüchtig an sich, jeder steht für den andern, für das Ganze. Wenn es ans Sterben geht, dann liegt trotz des grauenvollen Tosens der Schlacht, trotz Blut und Eisensplittern, trotz giftiger Gase und kochender Dämpfe, trotz der gierigen, kalten, unbarmherzigen See, die ihr sicheres Opfer fordert, ein innerer Friede über den Kämpfern. Beim Verlassen des Schiffes, der sinkenden Heimat, daran sie mit allen Fasern des Herzens verwachsen sind, erklingt „Deutschland, Deutschland, über alles" und „Stolz weht die Flagge schwarz, weiß,

rot". In Ruhe und Ordnung, nicht entmutigt, sondern ungebeugt, den Sieg ihrer Taten fühlend, geht es mit erhobenen Herzen, mit jubelndem Kaiserhoch von Bord in die dunkle Tiefe des Meeres. — *Mit wehender Flagge! Das ist unbesiegt!* — — Schwimmend in dem kalten Element, im Angesicht des Todes, in Stunden, über die nach menschlichem Ermessen kein Zeuge mehr berichten kann, wird heilige Treue, ehrliche Kameradschaft, aufopfernde Nächstenliebe gehalten; in Not und Tod trägt einer des andern Last, läßt jeder das Leben für seine Brüder. *Solche Männer sind unbesiegt*, sie haben die Krone des Lebens errungen.

Tief ist gegenwärtig unser Volk gesunken. „Unbesiegt auf See" hat es den Irrlehren falscher Schwächlinge geglaubt und seine guten Waffen freiwillig aus der Hand gelegt von dem törichten Wahn befangen, daß der Feind in edler Menschenliebe jeden Haß, ja vielleicht sogar seinen eigenen Vorteil beiseite stellen würde. Friede, Freundschaft, Völkerverbrüderung wurde erhofft. — Dies Trugbild zerweht. Das Leben auf dieser Erde ist nun einmal ein Kampf. Jetzt gilt es mit eisernem Fleiß und festem Willen wieder aufzubauen und aufzurichten. Nicht Feindschaft untereinander, nicht Besserwissen, sondern Ordnung und Unterordnung, nicht Reden, sondern Taten sind nötig. — Die im Folgenden geschilderten Erlebnisse mögen ein Wegweiser sein und zugleich einen Maßstab geben, indem sie zeigen, was starke Männer in großer Zeit als etwas ganz Selbstverständliches geleistet haben. — An diesen Taten wollen wir uns erfreuen und aufrichten, der Helden in Ehrfurcht gedenken, ihnen die Treue lohnen, die sie uns bewiesen haben, und fest der Zukunft entgegen schauen.

Unser Staatsschiff steuert in dickem Nebel, voraus ist noch nichts zu erkennen, ob auch tausende von Augen sorgen und hinausspähen, selbst die stolze Flagge ist von trüben Nebelschwaden bedeckt. — Sturm ist besser als Nebel, aber der Nebel wird auch verflüchten und es wird klar und sichtig werden.

Ein jeder, ob Mann oder Frau, soll daher feststehen auf seinem Posten, nicht klagen, sondern helfen und vor allen Dingen die Jugend zur Ehre und Pflicht, zur Mannhaftigkeit und Selbstlosigkeit aufrufen und erziehen. — Das Herz auf dem rechten Fleck, eingedenk, daß wir Deutsche sind! Dann wird die Dankesschuld unsern Helden gezahlt, dann sind wir unbesiegt, dann wird unsre Flagge in lichter Klarheit auf allen Meeren im alten Glanze wieder wehen.

„Op düssen Dag lurt all de Doden,
De dor in Sand und Woter liggt,
Op düssen Dag lurt all de Goden,
De nach ehr Dütschland Heimweh kriegt."

**v. Mantey.**

# Inhalt.


Seite

Zum Geleit . . . . . III

Auf See unbesiegt! Von Eberhard von Mantey . . . . . VII

Mit Scheer auf der Kommandobrücke. Von Vizeadmiral Adolf von Trotha, damals Chef des Stabes der Hochseeflotte . . . . . 9

Der Durchbruch S. M. Schiffe „Goeben" und „Breslau" von Messina nach den Dardanellen. Von Admiral z. D. Wilhelm Souchon, damals Kontreadmiral und Chef der Mittelmeerdivision . . . . . 17

Der Vorstoß S. M. S. „Blücher" vor dem Finnischen Meerbusen am 6. September 1914. Von Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen, Königl. Hoheit, damals Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte . . . . 32

Die Vernichtung des englischen Linienschiffes „Goliath" vor den Dardanellen. Von Korvettenkapitän Rudolf Firle, damals Kommandant eines türkischen Torpedobootes . . . . . 39

Mit dem Marinekorps vor Antwerpen und in Flanderns Dünen. Von Kapitän zur See Hugo von Waldeyer-Hartz, damals Abteilungskommandeur einer Matrosen-Artillerie-Abteilung in Flandern . . . . 49

Torpedobootsfahrten in der Ostsee. Von Kapitän Franz Wieting, im Kriege Torpedobootskommandant und Flottillenchef . . . . . 64

Der 24. Januar 1915. Von Korvettenkapitän Richard Foerster, damals 1. Artillerieoffizier auf dem Flaggschiff S. M. S. „Seydlitz" . . . . . 74

Bilder von der Belagerung Tsingtaus. Von Vizeadmiral Alfred Meyer-Waldeck, derzeitigem Gouverneur von Kiautschou . . . . . 84

Kreuzfahrten und Untergang S. M. S. „Karlsruhe". Von Kapitänleutnant Kurt v. d. Borne, damals 1. Artillerieoffizier S. M. S. "Karlsruhe" 93

Zwei Dardanellenkämpfe. I. Der erste Schuß in der Türkei. II. Der Entscheidungskampf um die Dardanellen am 18. März 1915. Vom Artilleristen-Maat der Seewehr Wallau, im Kriege beim Sonderkommando an den Dardanellen . . . . . 105

Die Marine am Euphrat. Von Korvettenkapitän a. D. Martin von Cappeln, damals Führer der Euphrat-Flußabteilung . . . . . 112

S. M. S. „Königsberg" I. u. III. Kreuzerfahrten und letzter Kampf. Von Konteradmiral Max Looff, im Kriege Kommandant S. M. S. „Königsberg" . . . . . 124

S. M. S. „Königsberg" II. Die Vernichtung des englischen Kreuzers „Pegasus" vor Sansibar. Von Kapitänleutnant Richard Wenig, im Kriege Wachoffizier an Bord S. M. S. „Königsberg" . . . . . 131

Das Maschinenpersonal auf einem Schlachtkreuzer in der Skagerrakschlacht. Von Marine-Oberstabsingenieur Otto Looks, damals leitendem Ingenieur S. M. S. „Seydlitz" . . . . . 143

Im nordischen Schnee und Eis. Marineexpedition zur Befreiung Finnlands, Februar bis Mai 1918. Von Vizeadmiral a. D. Hugo Meurer, damals Konteradmiral und Chef des Sonderverbands gegen Finnland . . . . . 155

Seite

Die schweren Marinegeschütze an der Westfront und gegen Paris. Von Korvettenkapitän Walter Kinzel, damals bei der ballistischen Leitung der Ferngeschütze . . . . . 171

Zum letzten Male mit „UC 65" im englischen Kanal. Von Kapitänleutnant a. D. Otto Steinbrinck, damals Kommandant von „UC 65" 189

Die „Möwe"-Mannschaft auf dem Tanganjikasee. Von Kapitän zur See Gustav Zimmer, im Kriege Militärbefehlshaber am Tanganjikasee 209

Die Erlebnisse eines Schiffsarztes in der Schlacht vor dem Skagerrak. Von Marine-Oberstabsarzt Dr. Robert Amelung, damals an Bord S. M. S. „Seydlitz" . . . . . 222

Kriegsfahrten einer Minensuchflottille. Von Korvettenkapitän a. D. Max Doflein, damals Chef der II. Minensuchflottille . . . . . 232

Kriegsweihnachten 1914 und andere Bilder aus der Marineluftschiffahrt. Von Hans v. Schiller, Oberleutnant zur See, im Kriege Wachoffizier und Kommandant auf Marineluftschiffen . . . . . 244

Der letzte Kampf S. M. S. „Leipzig". Von Kapitänleutnant Walter Schiwig, im Kriege Torpedooffizier an Bord S. M. S. „Leipzig" . . 254

Die Versenkung der „Lusitania" und Schwiegers U-Bootsfahrten im Jahre 1915. Von Korvettenkapitän Friedrich Lützow, im Kriege Admiralstabsoffizier beim Befehlshaber der U-Boote . . . . . 270

Der Endkampf S. M. S. „Cöln". Von Oberheizer Adolf Neumann, einzigem Überlebenden S. M. S. „Cöln" . . . . . 277

Die letzten Stunden S. M. S. „Wiesbaden". Von Oberheizer Hugo Zenne, einzigem Überlebenden S. M. S. „Wiesbaden" . . . . . 286

U-Boot gegen U-Boot, ein Erlebnis an Bord „U 35". Von Sigismund Prinz von Preußen, Königl. Hoheit, damals Wachoffizier auf „U 35" . . . . . 291

Ein Morgen an der flandrischen Küste. Von Korvettenkapitän Konrad Zander, damals Torpedobootskommandant in Flandern . . . . . 295

Fliegererlebnisse. Von Kapitänleutnant Hermann Moll, im Kriege Leiter einer Flugstation . . . . . 302

Weltkrieg in der „Irben-Straße". Von Korvettenkapitän Max Bastian, im Kriege Admiralstabsoffizier beim Seebefehlshaber in Libau . . . . 307

Die Versenkung der deutschen Flotte in Scapa Flow. Von Korvettenkapitän Ferdinand Boehmer, damals Kommandant des Linienschiffes „König Albert" . . . . . 319

Nachwort. Von Admiral Scheer . . . . . 329

**Die 28 Bilder gefallener Helden bilden nur einen sehr kleinen Teil der großen Heldenschar, die sich für das Vaterland geopfert hat. — Die Bilder sollen weniger dem einzelnen Helden, den sie darstellen, als dem Vertreter eines Schiffes, eines U-Bootes, einer größeren Waffentat, bei der stets sehr viele Kameraden aller Grade ihr Leben ließen, gelten. — Eine Auswahl nach Leistungen ist ganz unmöglich, denn zum Beispiel sind von 13000 U-Bootsleuten allein 5087 Offiziere und Mannschaften geblieben. Jeder ein Held. — Ehre ihrem Andenken!**

## Auf See unbesiegt!

Von Eberhard von Mantey.

Standhaft und stark in Freud und Leid,
Zum Dienen und Sterben allzeit bereit,
Das schwuren wir einst in dem Fahneneid —
Und über uns wehte die Flagge!

In eisigem Winter, in Sommers Pracht,
In harter Arbeit bei Tag und bei Nacht,
So festigten wir unsere Flottenmacht
Unter stolzer, wehender Flagge!

Wir führten die Schiffe trotzig und gut
In sengender, brennender Tropenglut,
Über stürmende See mit hohem Mut
Treu dienend der wehenden Flagge!

Es kam der Krieg! — Viel Feind' viel Ehr'!
Manch' Kreuzer versank nach tapferer Wehr,
Manch' U-Boot kehrte zur Heimat nicht mehr —
Sie sanken mit wehender Flagge!

Ein Festtag im Mai! — Es ist Himmelfahrt!
Vorm Skagerrak schlugen, nach deutscher Art,
Wir endlich Alt-England! — Wir trafen es hart!
Und ruhmvoll wehte die Flagge!

Auf See unbesiegt! — Doch Gift, Zwietracht und Not
Verraten die Flagge! — Auf Wahnsinns Gebot
Heißt man einen Fetzen — das Seeräuber-Rot,
Das ist keine ehrliche Flagge!

Bei Scapa-Flow der Irrwahn vergeht.
Auf der Flotte wieder die Flagge weht.
Sie rüstet zum Sterben — ein stilles Gebet —
Und sinkt mit wehender Flagge!

So bleibt unsere Flagge in Ehren doch,
Wir wahren der Alten die Treue noch!
„Der letzte Mann" hält sinkend sie hoch,
Als siegreich wehende Flagge!

Einst hatte das „Flaggenlied" guten Klang,
Ihr Jungen, vergeßt nicht zu zahlen den Dank,
Ihr schuldet ihn Jedem, der sterbend es sang.
Das Lied von der wehenden Flagge!

# Mit Admiral Scheer auf der Kommandobrücke.

Von Vizeadmiral Adolf von Trotha,
damals Chef des Stabes der Hochseeflotte.

Mitten hinein treten wir in die Seeschlacht vom Skagerrak neben Admiral Scheer auf die Kommandobrücke des Flottenflaggschiffes S. M. S. „Friedrich der Große".

Der einleitende Kreuzerkampf zwischen Hipper und Beatty ist siegreich für die deutsche Flotte beendet. Zwei der größten, stärksten englischen Panzerkreuzer sind unter dem überlegenen Geschützfeuer der deutschen Kreuzer in gewaltigen Explosionen vernichtet, vier bis fünf englische Zerstörer gesunken, Teile ihrer Besatzungen zu Gefangenen gemacht. Von uns sind nur zwei Torpedoboote verloren, ihre Bemannung aber von uns geborgen.

Aus dem Verfolgungsgefecht gegen den geschlagenen Beatty ist der Entscheidungskampf gegen den zweifach überlegenen Gegner geworden. Im weiten Bogen von Norden bis Osten hüllt dichter Qualm den Horizont ein, aus dem englische Geschütze zum Kampfe rufen. Etwa Backbord voraus vor uns ficht die todwund geschossene „Wiesbaden" ihren Heldenkampf gegen überwältigende Übermacht, den Atem nicht verlierend, während vorgeschickte Torpedoboote versuchen, ihren hart bedrängten Kameraden hilfreich zur Seite zu treten. Die Spitze unsrer Flotte, wieder voran die Hipperschen Panzerkreuzer mit kleinen Kreuzern und Torpedobooten und das III. Geschwader unsrer neuesten Linienschiffe unter Admiral Behncke, steht bereits in schwerem Kampf. Nur da und dort tauchen aus dem verqualmten Horizont die Umrisse der englischen Schiffe hervor, aber unsre zielsichere Artillerie weiß sie zu fassen und donnernd rollen die deutschen Grüße übers Wasser, Salve auf Salve den Eisenhagel dem Feinde entgegenwerfend. Die Maschinen arbeiten mit größter Anstrengung, um die über 16 km lange deutsche Linie geschlossen am Vordermann zu halten.

Admiral Scheer hat, um die Entwicklung der Schlacht gut zu übersehen, frei auf der oberen Brücke gestanden. Jetzt aber schlagen auch bei „Friedrich dem Großen" die schweren Granaten des Gegners ein, die Salzwasserflut als Regen über das Schiff werfend und mahnend, den Gefechtsstand aufzusuchen. Wir treten in den Kommandostand. Ein enger, nur wenige Meter messender

Raum, durch stärksten, nach vorn fast ½ m starken Panzer bewehrt. Nur durch schmale Sehschlitze ist der nötige Ausblick möglich oder durch Beobachtungsgläser, die durch die Panzerdecke hindurchgeführt sind. Man fühlt die Nervenspannung, die auf den Personen liegt, die hier aufs engste gedrängt, ihre ganze Sinneskraft zusammennehmen müssen, um ihren verantwortungsvollen Dienst zu versehen. Kein unnützes Wort wird gesprochen, nur kurze Meldungen und Befehle. Hier ist das Hirn des Schiffes und zugleich das Hirn der ganzen Flotte.

Von diesem engen Panzerstande aus gilt es die ganze Flotte von über 100 Schiffen und Torpedobooten in der Hand zu halten. Außer dem Chef des Stabes und den erforderlichen Admiralstabsoffizieren finden die beiden Flaggleutnants — für Flaggen und Leuchtsignale und für die Funkentelegraphie — neben Admiral Scheer ihren Platz. Sie sichten die zahlreichen Meldungen, die Sprachrohre, Telephone und Rohrpostverbindungen nach und von den Gefechtssignalstellen, dem Funkenraum und sonst woher heranbringen. Daneben arbeitet in diesem drangvoll engen Betrieb der Flottennavigationsoffizier und sein Obersteuermann still und unbekümmert wie im Manöver, um in dem jagenden, einer mächtigen Reiterschlacht ähnlichen Kampf den Standort der Flotte sicher festzuhalten, während an anderer Stelle nach allen Meldungen eine Skizze der Kampflage entworfen wird.

Vorn steht der Kommandant, neben sich den Manövrieroffizier, seinen Signaloffizier und den Gefechtsrudergänger das schwere, vorwärtsstürmende Schiff, dem mächtigen Vordermann in der Linie dicht aufgeschlossen haltend, die scharfe Aufmerksamkeit geteilt zwischen der Führung des Schiffes und der Verwendung der Waffen gegen den Feind. Unten kauert in einer Versenkung der Maschinentelegraphenposten. An der Seite verfolgt der Torpedooffizier das Gefecht, um im gegebenen Augenblick seine totbringende Waffe gegen den Feind loszulassen; aus besonders abgeschottetem Raum leitet der Artillerieoffizier die schwere Artillerie in dröhnendem Kampf. Beobachtungen aus dem hochragenden Vormars und dem hinteren Kommandostand, Meldungen und Gegenmeldungen aus allen Seiten des Schiffes laufen ein, Signale und Verständigungen werden von den sich in die Ecke drückenden Sprachrohrposten hin und her gegeben. Donnernd krachen die Salven der 30,5 cm-Türme vor und hinter dem Kommandostand, gelblicher Pulverqualm verdunkelt für Augenblicke jede Aussicht und zieht beißend durch den engen Raum, feindliche Granaten sausen zischend und heulend vorbei und schlagen tosend ins aufgewühlte Wasser.

Ruhig, nicht anders als wir es aus mancher Übungsfahrt gewohnt waren, übersieht Admiral Scheer die Lage. Es war seine Gewohnheit, in so entscheidungsschweren Augenblicken sich auf das Große einzustellen und jedem einzelnen seinen Teil an Arbeit und

Verantwortung zu lassen. Blick, Gedanken und Entschlußkraft müssen frei bleiben, um in Sekunden entscheidend einzugreifen, um Lage und Kampfziel zu übersehen und zu meistern, während die gewaltigen Massen der großen Schiffe, die kleinen Kreuzer und die Menge der Torpedoboote in schärfster Gangart dem Feuer entgegenstürmen. Die britische Kampflinie ist nicht zu übersehen, Qualm und Dunst, auch künstlicher Nebel, der die „Wiesbaden" hatte decken sollen, verhinderten den freien Ausblick. Aus einer Meldung des Admirals Hipper konnte man die äußerste Spitze des Feindes in Ost annehmen und aus mehreren Torpedobootsmeldungen war zu erkennen, daß wir wahrscheinlich der ganzen englischen Flotte, einer gewaltigen Übermacht, gegenübergestanden. Angreifen — so stark der Feind auch sein mochte — war die Losung.

Mit einer kurzen Wendung auf den Feind zu sollte der „Wiesbaden" möglichste Entlastung gegeben werden, um dann bald wieder in die Linie einzudrehen. Die Artillerie verlangt Stetigkeit in der Schiffsführung, wenn sie ihre Arbeit tun soll; schwer genug ist schon so ihre Aufgabe in jagendem Kampf.

Vorn konnte man erkennen, daß die Hipperschen Panzerkreuzer und die Spitze der Linienschiffe unter Admiral Behncke langsam nach Süden schwenkten, um mit dem Gegner, dessen vorderste Schiffe uns allerdings erheblich überflügeln mußten, möglichst zum laufenden Gefecht zu kommen. Die Entwicklung der Schlacht war dort vorn in guter, erprobter Hand, ein Eingriff durch den Flottenchef kam noch nicht in Frage.

Der Kampf steigerte sich jetzt mit jeder Minute. Weit über 500 schwerste Geschütze standen im gegenseitigen Ringen. Unsere Spitze hatte die Hauptlast zu tragen. Haushohe Flammengarben auf beiden Seiten zeugten von der Wucht einschlagender Geschosse und in dem unsicheren Bild der feindlichen Linie sieht man von „Friedrich dem Großen" aus ein Schiff des Gegners in mächtige Qualm- und Feuerwolken gehüllt auseinanderbrechen. Es war die Zeit, in der die englischen Panzerkreuzer „Defence" und „Warrior" unter dem vernichtenden Artilleriefeuer unserer Kampflinie zusammensinken und wo bald darauf der Schlachtkreuzer „Invincible", von S.M.S. „Derfflinger" niedergekämpft, mit gewaltiger Explosion in die Luft fliegt, während unsere Schiffe, außer der „Wiesbaden", wenn auch mit ehrenvollen Wunden bedeckt, doch alle erfolgreich im Kampfe stehen.

Unsere Spitze biegt in ihrem Stoß gegen den Feind immer schärfer ab, der Überblick für den Führer wird nach allen Seiten nötig, im gedrängten Kommandostand wird es für solche Lage zu eng und während die schweren Geschosse immer zahlreicher beim Flaggschiff einschlagen, merkwürdigerweise ohne „Friedrich den Großen" zu treffen, tritt Admiral Scheer auf die offene Kommandobrücke. Der Stoß gegen den Feind kann so nicht fort-

gehen, die Spitze muß die Last zu sehr allein tragen, es wird auch zu eng und drückend dort für die leichten Kreuzer und Torpedoboote. Die Granaten des Feindes schlagen nicht nur von Backbord und vorne, sondern auch von Steuerbord heransausend ein. Ein schneller Entschluß muß hier eine Lösung bringen, die Artillerie allein scheint unsere Überlegenheit nicht mehr zu halten.

„Kehrtwendung der ganzen Flotte!" — Von beiden Flaggleutnants wird der Befehl des Flottenchefs nach unten weitergegeben. —

Ein spannender Augenblick, die kühne Bewegung oft geübt, aber heute die Probe im schwersten feindlichen Feuer, während die Signalmittel und die Funkennetze teilweise zerstört sind. Über 100 Schiffe und Fahrzeuge sind im schärfsten Vorwärtsjagen und härtestem Kampf mit einem Anruf herumzuwerfen. —

Man muß einen Funkenraum an Bord gesehen haben, wo in engster, überheißer Zelle, während draußen der Kampf auf Tod und Leben tobt, sich in hastender, verantwortungsvoller Arbeit die einlaufenden Signale und abzugebenden Befehle in überstürztem Maße drängen, wo jedes Wort geschlüsselt oder entziffert werden muß, wo wichtige Signale vorgezogen, unwichtige zurückgeschoben werden müssen. Dahinein plötzlich ein Befehl für die ganze Flotte. In wenigen Sekunden muß die Gewißheit vorliegen, daß das Signal auf allen Schiffen und Fahrzeugen sicher verstanden und ausführungsbereit ist.

Wenige Sekunden höchster Spannung! Da kommen auf allen Schiffen die Flaggen heraus, Leuchtkugeln — auch am Tage — steigen auf, Winkflaggen werden geschwenkt und wie auf dem Exerzierplatze, ohne irgendeine Störung legt Schiff auf Schiff Ruder zur Kehrtwendung, ein glänzender Triumph unserer Friedensausbildung.

Fast unmittelbar sind wir vom Feinde gelöst; diese Beweglichkeit einer mächtigen Kampflinie ist ihm eine Überraschung, der er nicht gewachsen ist. Der Höllenlärm der schweren Artillerie, bei uns durch die Kehrtwendung unterbrochen, läßt überall nach, auch beim Feinde wird es still. Eine Atempause im schweren Kampf und für den Flottenchef ein ruhiger Augenblick zu neuen Entschlüssen.

Die Dunkelheit rückt näher, für die Nacht muß eine Lösung der Schlachtlinien voneinander gelingen, so daß wir uns nicht von unserer Basis abschneiden lassen, sondern im Morgengrauen am Eingang der deutschen Bucht wieder von neuem bereitstehen können, dem Gegner entgegenzutreten. Aber jetzt ist es noch zu früh, der Feind darf noch nicht zur Besinnung kommen, er soll nicht sagen dürfen, wir hätten das Feld vor ihm geräumt, außerdem steht „Wiesbaden" zurück.

Das sind die Überlegungen, aus denen Admiral Scheer seinen angriffsfreudigen Schluß zieht:

Erneut den Feind angefaßt; mit stärkstem Stoß hinein in den

weiten Bogen der feindlichen Macht! Der Feind soll spüren, daß wir uns stärker fühlen, auch seiner Übermacht gegenüber.

Und wieder geht's, nach schnellem Herumwerfen der Flotte, erneut gegen den Feind.

Mit aller Kühnheit wirft sich unsere Flotte, voraus wie immer die mit starker Hand geführten Panzerkreuzer mit den Torpedobootsflottillen, dem Höllenfeuer des Feindes entgegen. Mit aller Macht entfesselt sich der Riesenkampf von neuem.

Herz und Sinne fühlen sich getragen von der ungeheuren Hingabe und vaterländischer Treue viel Tausender, die hier in einem gleichen, starken Willen gefaßt, ihr Höchstes sehen in selbstlosem Opfer fürs deutsche Vaterland.

Mit dem überall freudig aufgenommenen Signal: „Ran an den Feind" treibt Admiral Scheer seine Flotte zum Höchsten an.

Ruhig, frei auf der Brücke stehend, verfolgt er den mächtigen Stoß der Flotte, der Druck der Salve eines 30,5 cm-Turmes auf „Friedrich dem Großen" reißt ihm den Mantel vom Leibe und wirft den Admiral für Augenblicke zu Boden.

Vorn stürmen die Torpedoboote zum Angriff in den Feind, künstlicher Nebel und absichtlich erzeugter dicker Ölqualm aus den Schornsteinen dienen zur Deckung, alle Massen, technischen und menschlichen Kräfte ringen mit höchster Anspannung gegen riesige Übermacht des Feindes.

Die Uhr zeigt auf $9^{17}$ als so der ungeheure überraschende Stoß auf dem Höhepunkt seiner Wirkung stand.

Jetzt wird es Zeit sich vom Feinde zu lösen, wenn die Dunkelheit uns nicht überraschen und dem Zufall ausliefern soll.

„Kehrtwendung der ganzen Flotte!" Wieder vollzieht sich blitzschnell die Bewegung als ob das alles Spiel wäre, was da getrieben wird, trotzdem die Linie so eng geschlossen ist, daß „Friedrich der Große" seitwärts Platz machen muß. Wieder verstummt sofort das Getöse des Kampfes und dem wilden Ringen folgt eine willkommene Abspannung der Nerven. Vom Flottenflaggschiff werden schnell die Befehle für den Nachtmarsch erteilt.

In der beginnenden Dunkelheit kann man gerade noch erkennen, daß alle Linienschiffe ihren Posten halten, keins ist lahmgeschossen; der Schlachtkreuzer S.M.S. „Lützow" hängt sich, tief zu Wasser liegend, hinten an die Linie an, scheint aber die Marschfahrt noch halten zu können. Admiral Hipper hat zwischen dem ersten und zweiten Vorstoß sein Flaggschiff gewechselt und ist von „Lützow" auf S.M.S. „Moltke" übergestiegen.

Von der englischen Flotte wissen wir heute, daß sie den zweiten deutschen Vorstoß nicht ausgehalten hat. Die vernichtende Wirkung unserer Artillerie auch gegen seine größten und stärksten Schiffe hatten ihn in dem Vertrauen zu seiner historischen Unüberwindlichkeit erschüttert und der unübertreffliche Angriffsgeist unserer Tor-

pedoboote hatte ihm die Ruhe genommen. Vor dem Massenangriff unserer Flottillen wendete der Feind ab. Die Einheitlichkeit der englischen Flotte reißt auseinander, Schulung, Führung und Befehlswesen reichen nicht aus, um die große englische Flotte wieder fest zusammenzufassen.

Die späte Abendstunde bringt bei völliger Dunkelheit, während wir uns umrangieren, noch einen kurzen Zusammenstoß mit Admiral Beatty, den in der Hauptsache unser II. Geschwader abwehrt.

Vor der Brücke S. M. S. „Friedrich der Große" sieht man den Vordermann nur als schwarzen Schatten vor sich hergleiten, ein schwacher Lichtschimmer seiner abgeblendeten Hecklaterne spielt auf dem Schaum des Schraubenwassers, ein Lichtpünktchen auf der Back gibt dem Rudergänger die Richtlinie für das eigene Schiff, sonst überall Dunkelheit. Die Hälfte der Besatzung liegt bereit an den Geschützen, alle wichtigen Posten, die Sprachrohre und Telephone sind besetzt, die Scheinwerfer klar zum sofortigen Leuchten, die Torpedowaffe schußfertig, auch die Maschinenleitung, die immer noch in schwerster Arbeit das Höchste leisten muß, achtet auf das sorgsamste, daß keine Funkengarben aus den Schornsteinen das Schiff verraten.

Kein lautes Wort, nur Flüstern, kein Licht. Schweigendes Dunkel! Gespannteste Aufmerksamkeit! Jeder Sektor des dunklen Horizontes wird unter Leitung von Offizieren mit Nachtgläsern abgesucht, hunderte von Augen spähen in die Nacht, hunderte von Sinnen spannen sich aufs Höchste in Erwartung und Bereitschaft.

Admiral Scheer erscheint von Zeit zu Zeit auf der Brücke und empfängt die Meldungen; auch er sieht hinaus gegen die finstere Wand der Nacht. —

Plötzlich eine laute Meldung von einem Ausguck, kurze scharfe Befehle folgen und fast unmittelbar schießt ein Scheinwerferstrahl übers Wasser und entschleiert mit grellem Licht einen dunklen Schatten als heranjagendes feindliches Torpedoboot. Auch vom Vordermann trifft den Feind der Lichtkegel. Die Stille der Nacht ist zerrissen, die Artillerieleitung arbeitet, die Signalglocken tönen, Mündungsfeuer blitzt grell auf, die Granaten pfeifen dem Feind entgegen. Wassergarben spritzen um das Ziel auf, Dampfwolken schießen aus der zerrissenen Bordwand, Feuer züngelt auf am wunden Leib des Bootes, das leicht entzündliche Heizöl gießt sich als Feuermeer darüber und wie eine mächtige Fackel versinkt der vernichtete Feind in die Flut. Die Scheinwerfer klappen zu, wieder ist dunkle Nacht, wartende Finsternis und lautlose Stille.

Plötzlich leuchtet es unmittelbar vor uns bei „Thüringen" und „Ostfriesland" auf. Ein mächtiger feindlicher Panzerkreuzer steht in grellem Scheinwerferlicht und auch „Friedrich der Große" greift in den Kampf ein. Unsere Granaten schlagen in das überraschte Schiff, das keine Zeit zur Gegenwehr findet. Man sieht die Mannschaften drüben, taghell beleuchtet, hin- und herlaufen, schon reißen

die deutschen Geschosse die Schiffswand auf, Feuer und Explosionen beginnen ihr schauriges Werk, schon jagt rote Glut über das Schiff, bis zu den Masten hinauf klettert die gierige Flamme und während Salve auf Salve hineinfegt, steht Rumpf und Takelwerk in blendendem Flammenmeer, die englische Flagge grell beleuchtend, dann geht schweres Zucken durch den mächtigen Schiffskörper, Stichflammen schießen hervor, in grauenhafter Explosion hebt sich der stolze Panzerkreuzer, in glühende Atome zerspringend. Klapp, schlagen die Scheinwerfer zu, die Artillerie klingelt „Batterie halt"! Wieder herrscht stille Finsternis, nur das gleichmäßige Surren der Ventilationsmaschinen und das Rauschen der See singen ihr einförmiges Lied.

Als der Morgen graut, steht die deutsche Flotte geschlossen vor der Deutschen Bucht.

Auf der Kommandobrücke des Flottenflaggschiffs wird der Aufmarschbefehl für den kommenden Tag festgelegt. Meldungen aller Geschwader laufen ein und stellen trotz mancher schweren Zerstörungen die Gefechtsbereitschaft der Flotte fest. Es ist erstaunlich, was unsere Schiffe ausgehalten haben und wie wenig die schwere Artillerie der Engländer geleistet hatte. Mit 20 schweren Treffern im Rumpf steht das Flaggschiff des Admiral Behncke, S.M.S. „König", fest in der Linie, S.M.S. „Lützow", die als Flaggschiff der Kreuzer viele Stunden an vorderster Stelle geführt hatte, hat sich gegen Morgen nicht mehr halten lassen, aber die tapfere Besatzung ist durch unsere Torpedoboote geborgen; der kleine Kreuzer „Frauenlob" ist, in nächtlichem Zusammenstoß mit überlegenen Gegnern kämpfend, gesunken, und die kleinen Kreuzer „Rostock" und „Elbing" haben aufgegeben werden müssen, nachdem ihre Besatzungen durch Torpedoboote in Sicherheit gebracht waren. „Pommern" und „Wiesbaden" sind geblieben.

Vom Feinde nichts zu sehen. Die Meldungen der Luftschiffe, die auf die ersten Nachrichten vom Zusammentreffen mit dem Feinde trotz des unsicheren Wetters aufgestiegen waren, stellten einen Teil des feindlichen Gros im Norden von Jütland in der Jammerbucht, einen anderen englischen Verband in der südlichen Nordsee fest. Die übermächtige feindliche Flotte ist nicht einheitlich mehr in der Hand ihres Führers. Sie zu einem Endkampf zu stellen, ist aussichtslos; das Wetter ist trüber geworden, die eigene Linie nur wenige Schiffe weit zu übersehen, ein Vorstoß in die Nordsee würde ein Zufallsunternehmen werden. Dem Admiral Scheer bleibt nur der Entschluß einzulaufen nach Wilhelmshaven, um die Flotte so schnell wie möglich wieder gefechtsbereit zu machen.

Währenddessen kommen immer neue Torpedoboote längsseit mit englischen Gefangenen der verschiedensten Schiffe und Zerstörer an Bord. Mit Hurra begrüßt und mit Jubel beantwortet, bringen sie Berichte über vernichtete Feinde und stolze Erfolge, immer klarer

und größer wird das Bild der englischen Niederlage. Als am Nachmittage vor Wilhelmshaven der Anker fällt, und Admiral Scheer S. M. S. „Friedrich der Große" verläßt, da schallen donnernde Hurras übers Wasser, den Flottenchef als Sieger jauchzend zu begrüßen.

Deutsche Tüchtigkeit und Pflichttreue und das in ernster Friedensarbeit gegründete Vertrauen zwischen allen Stellen der Flotte hatten den deutschen Waffen das stärkere Können, der deutschen Führung den Sieg in die Hand gegeben und bald erklang es von den Schiffen:

England komm' nur dem Barbaren
Nicht zu dichte bei,
Sonst gibt's wieder Himmelfahren
So wie jüngst im Mai.

Solange wir fest und vertrauenvoll zusammenstanden, hat uns kein Engländer besiegt, ist kein Franzose auf See uns im Kampf entgegengetreten. Möge aus dem sieghaften Kampfe Scheers, aus dem Opfermut und der Treue unserer vielen Kameraden, die den Heldenschlaf halten im tiefen Meer, aus der Kraft unserer unbezwungenen Schiffe, über die die Wogen der See sich geschlossen haben, Glauben und Wollen und Sieg erwachsen für eine deutsche Zukunft auch über See, zum Nutzen aller Kultur in der Welt und zum Segen unseres deutschen Vaterlandes.

# Der Durchbruch S. M. Schiffe „Goeben" und „Breslau" von Messina nach den Dardanellen.

Von Admiral z. D. Wilhelm Souchon,
damals Chef der Mittelmeerdivision.

Beim Ausbruch des Weltkrieges befanden sich von der deutschen Mittelmeerdivision im Mittelmeer nur das Flaggschiff S. M. S. „Goeben", Kommandant Kapitän z. See Ackermann und S. M. S. „Breslau", Kommandant Fregattenkapitän Kettner, dazu noch in Skutari, Albanien, eine Abteilung Marineinfanterie unter Major Schneider und im Bosporus das Stationsfahrzeug S. M. S. „Loreley", Kommandant Kapitänleutnant Humann. Die beiden fehlenden kleinen Kreuzer S. M. S. „Dresden" und „Straßburg" waren vorübergehend anderen Auslandsstationen zugeteilt.

„Goeben" und „Breslau" waren beides vortreffliche neue Schiffe, „Goeben" ein erst 1911 in Hamburg von Stapel gelaufenes Großkampfschiff von 23000 t Wasserverdrängung und 52000 Wellenpferdestärken, einer Höchstgeschwindigkeit von 29 Knoten und einer Schwerarmierung von zehn 28 cm-Geschützen; der kleine Kreuzer „Breslau", ebenfalls 1911 von Stapel gelaufen, von 4550 t Wasserverdrängung und 25500 Wellenpferdestärken, 27 Knoten Höchstgeschwindigkeit und zwölf 10,5 cm-Geschützen. „Goeben" galt als das stärkste und schnellste Kriegsschiff des Mittelmeeres. Letzteres traf im Sommer 1914 nicht mehr zu. „Goeben" hatte lecke Kesselrohre und dadurch sehr verminderte Geschwindigkeit und Dampfstrecke. Es war deshalb ihr Austausch durch S. M. S. „Moltke" für den 4. Oktober in Algeciras bereits befohlen.

Die englische Mittelmeerflotte enthielt sieben große Kreuzer (davon drei Großkampfschiffe mit 30,5 cm-Geschützen) und vier kleine Kreuzer, die französische siebzehn Linienschiffe mit 30,5 cm-Geschützen und sechs große Kreuzer. Dazu kamen sehr zahlreiche Torpedobootsstreitkräfte und Unterseeboote.

Am 23. Oktober 1913 hatte ich in Triest meine Flagge auf „Goeben" gesetzt. Von der Zeit an hatte ich es mir sehr angelegen sein lassen, nicht nur alle in Betracht kommenden maritimen Stützpunkte und Hilfsquellen jeder Art selbst zu besuchen und beurteilen zu lernen, sondern auch mit den führenden Männern bekannt zu werden, mit denen ich bei Kriegsausbruch sei es als mit Gegnern oder sei es als mit Helfern und Waffenbrüdern zu arbeiten haben würde. So

hatte ich die sardinischen und sizilianischen Häfen, Fahrwasser und Küstenbeobachtungsstationen und die italienischen Kriegshäfen und Marinearsenale alle persönlich besucht, in Rom war ich mit den Ministern der Marine und des Krieges und dem Admiralstabschef, in Spezia mit dem italienischen Flottenchef in Verkehr getreten. Die französischen Admirale, den bärbeißig blickenden, unter seinen Leuten als loup de mer gefürchteten Flottenchef Vizeadmiral Boué de Lapeyrère und dessen zweiten Admiral, der auf mich den Eindruck eines feinen alten Hofbeamten gemacht hatte, Konteradmiral Lacaze, hatte ich in ihren üppig ausgestatteten Flaggschiffsräumen an der ziliziischen Küste getroffen. Mit dem hochbegabten, ungemein rührigen und tätigen italienischen Geschwaderchef, nachmaligem Flottenchef, dem Herzog der Abbruzzen, stand ich schon von früher her in regem, freundschaftlichem Verkehr, die österreichischen Admirale in Pola und Triest waren mir mit herzlicher Kameradschaft entgegengekommen. Nur die Engländer hatte ich nicht kennen gelernt, es war mir das in der verhältnismäßigen Kürze der Zeit vor dem Ausbruch des Krieges nicht möglich gewesen. Ich hatte sie in ihrem Hauptkriegshafen La Valetta auf Malta nicht aufgesucht, da mir Malta von früher her bekannt war. Daß wir uns nicht begegnet waren, lag aber auch an der von den Engländern konsequent durchgeführten Methode, ihre Kriegsschiffe nicht gleichzeitig mit unsern deutschen in fremden Häfen liegen zu lassen. Der englische Admiral erschien stets prompt nach meinem Verlassen eines Hafens in diesem, trat mit mehreren Schiffen sehr anspruchsvoll auf, stets offensichtlich bemüht, den Eindruck unseres Besuchs zu verwischen. John Bull mußte immer in die Suppe spucken, wie es eine Randbemerkung von Allerhöchster Hand zu meinem Bericht darüber drastisch bezeichnete. Immerhin stand ich auch mit den englischen Admiralen in funkentelegraphischem, kameradschaftlichem Verkehr.

Vorausschickend möchte ich bemerken, daß die militärischen und politischen Erfolge der Mittelmeerdivision in der ersten Kriegszeit nur möglich gewesen sind durch die Höhe und Gediegenheit der Admiralstabsvorarbeit meines trefflichen ersten Admiralstabsoffiziers Korvettenkapitän Busse und durch die Funkspruchausbildung.

Die Nachricht von der Ermordung des Erzherzogpaares, mit dem ich noch am 27. März in dem lauschigen, sonnigen Schlößchen Miramar bei Erdbeerbowle und Kiebitzeiern heitere Stunden verlebt hatte, traf mich auf einer Abendgesellschaft beim deutschen Konsul in Haifa in Syrien. Sie ließ in mir sogleich die Überlegung aufkommen, daß das scheußliche Verbrechen für Deutschland zum Kriege führen könne und damit die drückende Sorge, daß ich in dem Falle gezwungen sein würde, in den Krieg mit einem durch lecke Kessel in seiner Verwendbarkeit arg herabgesetzten Flaggschiff einzutreten. Mein erstes Streben mußte deshalb darauf gerichtet sein, zu versuchen, den Ersatz lecker Rohre, so weit irgend behelfsmäßig möglich,

in dem österreichischen Kriegshafen Pola vorzunehmen. Ich funkte sofort an den Staatssekretär die dringende Bitte, mir Ersatzrohre in möglichst großer Zahl und in deren Einbau geübte Werftarbeiter nach Pola zu senden und richtete mich so ein, daß „Goeben" einige Tage vor dem Eintreffen der Rohre und Arbeiter in Pola eintraf.

In Pola wurde von „Goeben" nun diese Arbeit mit Hochdruck in Angriff genommen und in Julihitze, Tag- und Nachtschichten so gefördert, daß bei der Ankunft des Schiffes in Messina am 2. August so viel Reihen Rohre ausgewechselt waren, daß das Schiff, wenn auch unter häufigem Ausfall von Kesseln und dadurch bedingtem Dampf- und Wasserverlust eine Marschgeschwindigkeit von 18 Knoten halten und wie die Not am 4. August gezeigt hat, für kurze Zeit bis zu 24 Knoten laufen konnte. Das Hauptverdienst daran hat der leitende Ingenieur, der damalige Oberstabsingenieur Breuer, der Besten einer von den vielen vortrefflichen Ingenieuren, mit denen ich im Verlauf meiner langen Dienstzeit gefahren bin. Er kannte keine Schwierigkeiten und scheute keine Verantwortung. Selbst unermüdlich tätig, immer frisch und aufmunternd war er ein beliebter Vorgesetzter, der es verstand, aus Menschen, Kohlen und Maschinen die höchsten Leistungen herauszuholen.

S. M. S. „Breslau" lag zu der Zeit mit einzelnen Kriegsschiffen anderer Mächte zur Stützung der Prinzlich Wiedschen Regierung vor Durazzo an der albanischen Küste. Ich unterrichtete sie am 8. Juli in Korfu mündlich über die Lage und Absichten und zog sie dann erst bei Ausspruch der Mobilmachung zu mir heran. Sie verließ die Reede von Durazzo als letztes der dort stationierten Kriegsschiffe. Mit ihrem ersten Gegner, dem englischen kleinen Kreuzer „Gloucester" hatte sie dort engen kameradschaftlichen Verkehr gepflegt, täglich mit ihm im friedlichen Wasserballspiel ihre Kräfte gemessen.

Während des dreizehntägigen Arbeitsaufenthalts meines Flaggschiffs in Pola verkehrte ich sehr viel mit dem allgemein beliebten und verehrten Führer der österreichisch-ungarischen Flotte, dem während des Krieges verstorbenen Admiral Haus. Seine Gesundheit war schon damals nicht mehr fest. Er gab sich mancher Sorge für die Zukunft seines Vaterlandes hin. Wie die große Mehrzahl seiner Offiziere glaubte er aber nicht an Krieg. Auf meine die Einzelheiten unserer Kriegführung betreffenden Anregungen pflegte er nur zögernd einzugehen und er versicherte mir noch bei einem Abschiedsglas am 23. Juli, es wäre ja möglich, daß wir uns unter ganz veränderten Umständen wiedersähen, aber glauben täte er es nicht. — Am 26. Juli machte Österreich-Ungarn mobil.

Es lag mir sehr daran, auch mit dem italienischen Admiralstabschef vor dem eventuellen Ausbruch der Feindseligkeiten unser Vorgehen zu besprechen. Ich schlug ihm für den 30. Juli eine Zusammenkunft in Rimini vor, er dagegen mir für den 3. August eine solche in Alatri unweit Roms. Aus den Begleitumständen ersah ich,

wie wenig er und der die Einladung vermittelnde Marineattaché sich des Ernstes der Lage bewußt waren.

Am 2. August, dem ersten Mobilmachungstage trafen die Schiffe in Messina ein.

Auf der Fahrt nach dem Süden brachten uns die Hertzschen Wellen die „drohende Kriegsgefahr" und den Mobilmachungsbefehl. Der Schiffsdienst lief wie alltäglich weiter. In den Heizräumen ging die Arbeit des Kohreinsetzens zu Ende und wurde aufgeklart. In meinem Arbeitszimmer erwog ich mit meinem Stabschef die Aussichten, die sich uns boten, um wirkungsvoll am Kriege teilzunehmen. Von den Faktoren, die wir unserer Rechnung zugrunde legen mußten: wahrscheinliches Verhalten der Gegner England und Frankreich, Unterstützung durch unsere Bundesgenossen Österreich und Italien, Handhabung der Neutralität seitens Spaniens und Griechenlands, Funktionieren unseres Agentenwesens, Unterstützung aus der Heimat, waren fast alle unbestimmt und unbestimmbar. Fürs erste schien nur eins sicher, erdrückende feindliche Übermacht auf der einen und unsre beiden guten Schiffe auf sich selbst gestellt auf der andern Seite. Unter diesen Umständen lag der Gedanke nahe, uns nach der Nordsee durchzuschlagen. Er schied aus der Überlegung aus wegen der Kesselhavarie der „Goeben". Unsere Chancen, den Feind im Mittelmeer empfindlich zu schädigen, schienen, selbst wenn wir für alles die günstigsten Werte einsetzten, sehr gering. Daß sie sich bessern würden, sobald die Kriegs- und Neutralitätserklärungen erfolgt sein würden, schien nicht gerade wahrscheinlich. Deshalb ist uns der Gedanke, die Entwicklung der Dinge etwa in Pola abzuwarten, gar nicht gekommen. Das Gebot der Stunde lautete: Handeln, Ran an den Feind, keine Chance ungenutzt lassen, heute schlagen und wenn's sein soll in Ehren untergehen, wir wissen nicht, ob wir's morgen noch können!

Nacht, die Schiffe sorgfältig abgeblendet, Sturm gegenan, die Wachen auf der Brücke in Ölzeug, in den eingeschlossenen Decks in Troiern tun ihren regelmäßigen Dienst, in Spannung, was Messina bringen wird. An die enge, stickige Koje bringt mir der Flaggleutnant die von ihm entzifferten Funksprüche „Drohende Kriegsgefahr", später „Mobilmachung befohlen", korrekt, eisern, ohne eine Spur von Erregung zu zeigen, wie eine Maschine kommt und geht er. „Den Besatzungen erst bekanntgeben auf Befehl", bemerke ich. „Kauffahrteischiffe unterrichten, anweisen neutrale Häfen aufzusuchen. — Wieviel Kessel sind ausgefallen?" „Auf der Abendwache zwo, jetzt auch schon wieder einer." „Verd....!" Ein so schönes, mächtiges Schiff unter den Füßen und diese Not, jetzt, wo die große Stunde schlägt, wo dein Kaiser ruft, die Kameraden und die Deinen voll stolzen Vertrauens zu dir hindenken. Gott sei Dank weiß der Feind ja nicht, wie es mit uns steht. Noch gilt „Goeben" als schnellstes Schiff im Mittelmeer. Nun aber schnell,

ehe unser unglücklicher Zustand offenkundig wird. Drauf! und rausgeholt, was an Menschen- und Maschinenkraft drinsteckt so lange Kohlen, Wasser und Granaten reichen. Auf nach Walhall! — Hindernisse sind dazu da, um überwunden zu werden und wir wollen erst mal sehen, wer dem andern über ist. Ich oder du loup de mer oder ihr Epigonen Nelsons. Umsonst haben wir doch nicht dreißig Jahre gearbeitet wie keine Flotte gearbeitet hat, unter unserem für das Seewesen begeisterten obersten Kriegsherrn, unter Lehrmeistern wie Tirpitz und Koester, Winter und Sommer, Tag und Nacht, in Sturm und Nebel, Strom und Eis unsrer nordischen Heimatgewässer wie fernab in Tropenglanz und Fieberschwüle südlicher Meere, auf Schiffen und Werften, hoch oben in der Takelage und tief drunten im Bunker, an Deck und in der Maschine, am Geschütz und Torpedo, auf der Brücke wie am Schreibtisch, oft, ja meist mit unzureichenden Mitteln aber nie mit mangelnder Triebkraft, rastlos vorwärts, immer nur vorwärts um den Preis der höchsten Kriegsfertigkeit! Heil, daß wir den Tag erleben dürfen! Viel Feind, viel Ehr! Drauf!

Auf S. M. S. „Goeben" wohnt der Admiral in einem Aufbau an Deck am hinteren Schornstein, mitten im Getriebe des Schiffsdienstes. Nach Hellwerden flutet das goldige Morgenlicht in die jetzt weit geöffneten Fenster meiner Wohnräume, viele geschäftige Hände fegen und klaren um mich auf. Gelegentlich ruhen fragende Blicke auf der weit offen stehenden Kajütstür. Ich sehe noch dein stummes fragendes Gesicht, mein lieber Hans Schinke, der du mich während meiner ganzen Mittelmeerzeit, Krieg und Aufruhr in der Heimat mit hingebender Liebe betreut hast. Du verstandest mich, als ich dir nur zunickte und meldetest durch verstohlenes Handaufheben nach draußen „klar". Vor versammelter Mannschaft hörte ich dann den Kommandanten den Mobilmachungsbefehl bekanntgeben und das Kaiserhoch ausbringen. Ein Freudentaumel ergriff dabei die Mannen, jubelnd schlug die Menschenwoge um mich zusammen. „Ja, es geht los. Wir geben den ersten Schuß ab!" Elementare Hurras, Musik an Deck, Preußenmarsch, Fridericus Rex.

Wie nicht anders erwartet, waren bei unserer Ankunft in Messina weder Österreicher noch Italiener zur Stelle. Die italienische Regierung war in ihrem Verrat schamlos genug gewesen, eilends in ihren Häfen das Liefern von Kohlen und Proviant zu verbieten. Wir fragten nicht viel. Wir halfen uns so gut es ging durch Längsseitnehmen deutscher Dampfer, aus denen wir, wenn auch natürlich mit großer Mehranstrengung und Verzögerung, da gewöhnliche Dampfer nicht zur Abgabe von Kohlen eingerichtet sind, drauflos kohlten. Und wie kohlten die Schiffe! Ich habe vieles Kohlen gesehen, oft unter schwierigen Verhältnissen, bei Seegang, aus Dampfern und selbst in Fahrt während meiner Ersten-Offizier-Jahre geleitet. Jetzt bewährte sich unsre Ausbildung, die das Kohlen stets

als Manöver, nie als Arbeit gehandhabt hatte. Daß Offiziere und Fähnriche im Prahm und Bunker selbst anfaßten, jeder Törn den andern an Förderung zu übertreffen suchte, daß hierdurch Höchstleistungen erzielt wurden, die kaum noch steigerungsfähig erschienen, das waren wir gewohnt. Dies Kohlen in der Kriegsbegeisterung vor Messina war aber doch der Gipfel! Im Nu hatten Ärzte und Maker alles weggeschlagen, was das Kohlenherausnehmen behinderte und dann setzte ein Kohlen ein, so heiß, so mitreißend, daß ich mich mühsam zurückgehalten habe, nicht selbst mit zur Schaufel zu greifen. Schweiß von hoch und niedrig mischte sich in Strömen. Wäre doch die Güte der Kohle dieses Schweißes der Edlen wert gewesen! Sie war es leider nicht. Handelsdampfer kohlen da, wo es am billigsten ist, ihre Kessel erfordern nicht so gleichmäßig hochwertiges Brennmaterial wie die komplizierten Kriegsschiffkessel, namentlich nicht wie die subtilsten aller Kessel, die engrohrigen Hochdruckwasserrohrkessel der „Goeben". Nun, besser als nichts waren die Kohlen immer. Verhältnismäßig gut waren die vom Hamburger Dampfer „General".

Diesen schönen, mit Gütern und Passagieren für die Ausstellung in Dar-es-Salam vollbeladenen Dampfer der Deutschen Ostafrikalinie hatte ich funkentelegraphisch von Kreta zurückgerufen und als Troßdampfer requiriert. Er kam gleichzeitig mit uns in Messina an, ich fuhr gleich an Bord und ordnete die Ausschiffung der Passagiere an. Da diese ohne Barmittel und am Orte ohne Bankkredit waren, erhielt jeder aus unserm Kriegsgoldvorrat das Eisenbahnfahrgeld bis Neapel. Bald riefen sie uns von der Fähre nach Reggio herzliche Scheidegrüße zu. Dampfer General stand uns dann bereitwilligst zur Abgabe von Material und Proviant wie zur Übernahme von Reservevorräten und Aufbewahrung der für den Krieg hinderlichen Inventarien der Schiffe zur Verfügung. Unter seinem ausgezeichneten Führer, Kapitän Fiedler, ist er mir in sehr geschickter Weise nach Konstantinopel gefolgt und hat uns dort in vielseitigster Weise während des ganzen Krieges großen Nutzen gebracht.

Mein Operationsplan war schnell gefaßt: die Hauptverschiffungshäfen für das XIX. französische Armeekorps an der algerischen Küste, die befestigten Häfen Bône und Philippeville bombardieren, ihre Verladungseinrichtungen und Fahrzeuge möglichst zerstören.

Um dazu bei Hellwerden am 4. August an der algerischen Küste stehen zu können, verließen die Schiffe 1 Uhr nachts am 3. August heimlich Messina. Über die uns befreundete sardinische Funkstation Vittoria erhielten wir gerade rechtzeitig bevor wir uns teilten die Nachricht vom Kriegsausbruch gegen Frankreich.

Zwei Stunden vorm Feuereröffnen übermittelt uns Nauen den Allerhöchsten Befehl sofort nach Konstantinopel zu gehen. Sofort umkehren, so dicht vor der von uns allen mit heißer Sehnsucht

erwarteten Feuereröffnung — das brachte ich nicht übers Herz. Planmäßig mit Hellwerden sausten die ersten deutschen Granaten in die Kais und Transportschiffe in Bône und Philippeville unter den darauf zum Abtransport nach Frankreich versammelten Truppen Tod und Verderben verbreitend.

Hätten wir nun in Brindisi oder Messina genügend gute Kohlen auffüllen können, so hätten wir den Marsch nach den Dardanellen ohne Aufenthalt und Umwege machen können. So, wählte ich den Weg durch die Straße von Messina, wo ich hoffen konnte, aus deutschen Dampfern Kohlen ergänzen zu können. Unterwegs dorthin sollten wir spannungsvolle Stunden erleben, eine Hetze auf Leben und Tod.

„Goeben" und „Breslau" hatten kaum ihr Zerstörungswerk vollbracht und sich dem sehr spät einsetzenden Feuer der französischen Küstengeschütze entzogen, da schwirrten die Funksprüche französischer Küsten und Schiffsstationen wie unsinnig um uns rum, alle in offner Sprache, so daß wir mit stolzer Freude unsern Erfolg vernahmen. Es hieß jetzt schnell und unbemerkt wie wir herangekommen waren verschwinden. Das glückte aber nicht. Wir liefen dem britischen Löwen direkt in den Rachen.

10 Uhr vormittags kommen plötzlich voraus an Backbord 2 Großkampfschiffe in Sicht und auf Gegenkurs mit hoher Fahrt auf uns zu. „An die Geschütze!" Klar zum feuern stürmen wir weiter. Was mag werden? „Goeben" mache deinem Namen Ehre, zeige, was deutsche Schießkunst, deutsches Material auch über überlegene Zahl und Kaliber vermag. Arme, schmucke, kleine „Breslau", wie wird es dir ergehen!

Sie kommen schnell näher, da läßt sich ausmachen, es sind keine hochbordigen Franzosen, es sind Engländer mit Dreibeinmasten, Indomitables (Unbezähmbare). Mit höchst gespannter Erwartung sehen wir sie auf 90 Hektometer passieren, nicht feuern, aufdrehen und uns folgen. Ich durfte sie nicht unter Feuer nehmen, da ich nicht benachrichtigt war, daß England Feind sein würde, wunderte mich, daß sie nicht schossen. Noch jeden Krieg hat ja England damit eröffnet, daß es vor der Kriegserklärung, oft im tiefsten Frieden über den Gegner herfiel. Die englischen Kreuzer bemühten sich nur, planmäßig unsern Funkspruchverkehr zu stören.

Wir durften uns nun möglichst nicht merken lassen, daß wir kesselahm waren, und versuchten den Gegner abzuschütteln. Beides ist mit fast übermenschlicher Anstrengung unsres, dem englischen erstklassigen weit überlegenen Maschinenpersonal und dank dem glücklichen Umstande, daß es gegen Abend unsichtig wurde, erreicht worden. Die Engländer hatten noch mehrere kleine Kreuzer zu unsrer Verfolgung herangezogen, alles moderne 25- bis 26-Knotenschiffe. Trotzdem auf „Goeben" ständig Kessel, bis zu dreien gleichzeitig, ausfielen, gelang es dem Schiff zeitweilig Umdrehungen bis zu

23 Knoten herauszukriegen und damit, o Wunder, den englischen Schiffen davonzulaufen!

Die englische Darstellung entschuldigt diesen Versager damit, daß sie den deutschen 29- und 27-Knotenkreuzern um so weniger hätten folgen können, als ihre Schiffe lange nicht im Dock und mit Maschinenpersonal nicht voll besetzt gewesen wären. Würde das englische Publikum sich die kleine Mühe machen und auf der der englischen Darstellung beigegebenen Karte nachmessen, so würde es finden, daß seine modernen 26-Knotenschiffe bei dieser Fahrt während weniger Stunden nicht 22 Knoten haben halten können. Auch „Goeben" hatte vor 10 Monaten zuletzt gedockt.

Die beiden Indomitables sackten schon am Nachmittag achteraus, 9 Uhr abends verloren wir den letzten englischen Kreuzer aus Sicht. Eine Stunde später, nahmen wir von der Funkstation Cavallo die sehr verzögerte Nachricht ab „Kriegserklärung Englands wird voraussichtlich erfolgen dritten August" und am folgenden Morgen, also am 5. August, von der Station Vittoria „England hat Deutschland am 4. August den Krieg erklärt".

Die Nachtfahrt entlang der sizilianischen Küste brachte uns noch ein Zusammentreffen mit einer Torpedobootsflottille. Glücklicherweise wurde diese im hellen Mondschein gerade noch rechtzeitig als italienisch erkannt und daher nicht beschossen.

Aufs äußerste erschöpft kamen die Schiffe nach Messina zurück. Die Leute hatten nicht nur wenig Schlaf gehabt, sie waren als Wache dauernd auf der Gefechtsstation, als Freiwache angestrengt beim Kohlentrimmen gewesen. Einen Jungmatrosen fanden wir tot an Überanstrengung im Bunker. Und doch konnte nun von Schonung erst recht keine Rede sein. Unser Bleiben in Messina mußte so kurz wie möglich bemessen und dabei zum Kohlen unter schwierigen Verhältnissen aufs nachhaltigste ausgenutzt werden.

Weniger im Glauben, damit etwas zu erreichen als aus Bundespflichtgefühl funkte ich an Admiral Haus die Bitte, mir mit der österreichischen Flotte zu Hilfe zu kommen. Er antwortete „Zweite Mobilmachung entmutigte, kann nicht kommen" und hat sich später damit entschuldigt, er habe nach seinen Nachrichten die Befreiung der deutschen Schiffe aus der kolossalen englisch-französischen Umklammerung für hoffnungslos ansehen müssen und daher nicht erst versucht.

Unsern Vertrauensmann in Athen baten wir funkentelegraphisch, uns einen Dampfer mit 800 Tonnen Kohlen nach der Südspitze von Griechenland, Kap Maleas zu senden, einen andern in Konstantinopel desgleichen nach der südlichsten Zykladeninsel Santorin.

In Messina wurde nichts unversucht gelassen, um Kohle zu kriegen. Es halfen uns dazu der Marineattaché in Rom durch erfolgreiche Bearbeitung der mir persönlich bekannten Chefs im Marineministerium und Auswärtigen Amt, so daß diese die Kohlenübernahme

zuließen „zum letztenmal", dann der sehr energische, rührige Vertreter von Hugo Stinnes in Messina, dessen Geschick wir mehrere Prähme guter Kohle verdankten. Von den im Hafen liegenden deutschen Dampfern wollte keiner hinter dem andern zurückstehen, um uns Kohlen und was wir sonst brauchen konnten abzugeben. Hätten sie nur bessere Kohle und Einrichtungen zur Abgabe gehabt! Das Hauptverdienst an der Kohlenbeschaffung gebührt aber meinem gewandten Stabschef Kapitän Busse. Er brachte es fertig, daß wir sogar aus einem englischen Dampfer kohlen konnten, wenn er auch nicht, wie die Legende ihm andichtete, persönlich dazu den englischen Kapitän unter den Tisch getrunken hat. Im ganzen ist es uns gelungen, 2000 Tonnen Kohlen zu kriegen.

Abends spät erschien eine Abordnung von vier italienischen Offizieren mit einem Brief des Gouverneurs bei mir, der die „Mahnung" enthielt, meinen Aufenthalt in dem neutralen Hafen nicht über 24 Stunden auszudehnen. Ich ließ ihn mit der Versicherung beruhigen, mein Aufenthalt zum Kohlennehmen würde sicher nicht 24 Stunden überschreiten, er rechne vom Eintreffen der Erlaubnis der italienischen Regierung zum Kohlennehmen, im übrigen sei dreimal 24 Stunden als internationales Kriegsrecht anzusehen.

Das Kohlen dauerte jetzt in dem Erschöpfungszustand der Besatzungen, der Augusthitze und dem hohen Grußgehalt der meisten Kohlen Tag und Nacht durch schier endlos. Das Schleppen und Schippen wurde von Stunde zu Stunde langsamer. Aufmunternde Musik, Extraverpflegung, anfeuernde Zurufe und das Beispiel der ständig mitarbeitenden Offiziere, Scherzworte von meiner Seite, nichts vermochte mehr, die Leute auf den Beinen zu halten. Die Leute fielen vor Müdigkeit um, wurden abwechselnd für Stunden auf dem Dampfer General zum Schlafen in die Passagierkojen gesteckt, verschwenderisch mit kühlen Getränken und Bädern erfrischt, alles vergeblich, Ohnmacht und Sonnenstichfälle mehrten sich, es wurde nichts mehr geschafft. Da gab ich am 6. August mittags schweren Herzens, denn es waren noch viele Kohlen da, den Befehl zum Ausscheiden. Um 5 wollte ich auslaufen, der Feind erwartete uns. Dazu mußten die Schiffe wenigstens etwas ausgeruht und gefechtsfähig sein.

Inzwischen hatte ich über den Feind ununterbrochen Nachrichten von allen Seiten erhalten, von Berlin, von Rom, von Wien, am lebhaftesten und aufdringlichsten von Messina selbst. Aus allen war mit Sicherheit nur zu entnehmen, was ich erwartete, daß der Feind die beiden Ausgänge der Messinastraße besetzt hielt, einen beobachtenden englischen Kreuzer am Südausgang sahen wir mit eignen Augen. Über die Anwesenheit einer Flotte vom großen Schiffen am Nordausgang bei den Liparischen Inseln unterrichtete mich auf Grund der mündlich überbrachten Meldung des Konsularagenten in Milazzo unser verdienter Konsul Jacobs selbst. Der liebe alte Herr, der einst bei Spichern mit gestürmt hatte, war ganz gebrochen von dem ver-

mutlichen Untergang, der den Schiffen bevorstand. Nachdem er mir alles, was er erfahren hatte — von Offizieren der italienischen Küstenartillerie stammte die Nachricht vom Sichten einer Flotte bei Taormina — umständlich berichtet hatte, suchte ich ihn hinsichtlich des erwarteten Untergangs der Schiffe zu beruhigen, die Schiffe seien so genial unterteilt und sinksicher gebaut, daß sie gar nicht zu versenken wären. Für die Nachrichten dankte ich ihm sehr, bat ihn aber, nun keinem andern Menschen davon zu erzählen, es genüge ja wohl, wenn ich genau unterrichtet sei. Wenn auch die Kampfstimmung der Leute und ihr Vertrauen zu der Führung fest und über jedes Lob erhaben schien, wurden diesen unnötige Belastungsproben doch besser ferngehalten. Um so mehr, als der mühselige Dienst des Kohlens und Vonbordgebens aller Holzteile und brennbaren, nur der Wohnlichkeit und Gemütlichkeit dienenden Einrichtungsgegenstände bei Dreck und Hitze den Übermüdungszustand der Leute in einen Desperadozustand übergehen lassen konnte. An äußerer Einwirkung dazu ließen es die die Schiffe in hunderten von Booten Tag und Nacht belagernden sensationslüsternen, aufdringlichen Sizilianer wahrhaftig nicht fehlen. Ringsum zerlumptes Volk mit Obst, Süßigkeiten, Ansichtskarten, Andenken aller Art zum Kauf, Bänkelsänger mit Mandolinen, Klavieren, Castagnetten, Karabinieri, Dirnen, Mönche, Soldaten, Schwestern, vereinzelt auch gut gekleidetes Publikum versuchten unablässig unseren halbnackten, kohlengeschwärzten Gesellen zuzusetzen und alles, was nicht niet- und nagelfest war, vom Hosenknopf bis zur Kohlenschaufel, als Andenken an „die dem Tode Geweihten" zu ergattern. In das Pochen und Brechen, Rauschen und Schütten, Schurren der Schaufeln, Kreischen der Winden, Ächzen der Giene, in Staub und Dunst, Gerüche von Öl und Schweiß mischen sich die Ausrufe der Extrablattverkäufer und Zeitungshändler: „in den Rachen des Todes", „letzte Fahrt", „Schande oder Untergang", „der Salto vom Gipfel des Ruhmes"... Manch einer hat sich da wohl nach einer Atempause gesehnt, einem ruhigen Winkel zu einer vielleicht letzten Einkehr der Gedanken ins Elternhaus, zu ein paar Abschiedsworten, zu einem letzten liebkosenden Blick auf die Bilder seiner Lieben, bevor seine Habseligkeiten auf dem Troßdampfer oder unterm Panzerdeck verschwanden. Die braven Jungen konnten ja nicht so wie ich ganz ausgefüllt sein von dem Reiz der mir zugefallenen Aufgabe, dem Glauben, daß es mir gelingen mußte und würde.

Die Legende hat von einem langen Zug der „Goeben"- und „Breslau"-Leute mit Kaiserbildern und letztwilligen Verfügungen an Land zum deutschen Konsulat berichtet, sehr zu Unrecht. Der Landgang ist auf einzelne Personen, die dienstlich an Land mußten, beschränkt geblieben. Aus meinen Räumen ist im besonderen nicht ein Stück, nicht ein Bild von Bord gegeben oder vernichtet worden. Meine Burschen Schinke und Bohrmann haben alles ordnungsmäßig unterm Panzerdeck verstaut, von wo es später, im Bosporus, wieder

hervorgeholt und dann allerdings so weit von Bord gewandert ist, als es sich um Dinge handelte, die im Kriege an Bord dauernd unnötig sind. Die ernsten Züge unseres Kaisers und die gütigen Augen unserer Kaiserin, beides persönlich geschenkte Bilder Ihrer Majestäten vom April 1914 stehen noch heute vor mir.

Neben dem Kohlen und Entholzen der Schiffe spielte sich an mehreren Stellen das Einstellungsgeschäft ab. Erhebend war der Andrang der Besatzungen der Kauffahrer zum Kriegsdienst. Reservisten, See- und Landwehr, Landsturm, Kriegsfreiwillige von Bord der im Hafen liegenden Schiffe und von Land drängten sich in heller Begeisterung, oft gegen den Widerspruch ihrer Kapitäne, zur Mitfahrt. Die wenigsten hatten Papiere. So geschah die Auswahl dem Bedarf entsprechend nach körperlicher Brauchbarkeit und dem Zeugnis der Kapitäne. Die für den Mobilmachungsfall vorgesehene Zahl von rund 400 Mann Auffüllungspersonal war bald überschritten. Seeleute, Kellner, Kolonialdeutsche, Suahelis wollten eingestellt sein. Staatsangehörige der österreichisch-ungarischen Monarchie, auch Ausländer, Schweizer und Amerikaner, ließen sich nicht abweisen. Nur die Söhne des Reichs der Mitte, unsere chinesischen Waschleute, wurden von der Kriegsbegeisterung nicht erfaßt. Nach Konstantinopel kamen sie gerade noch mit, suchten aber dann bald das Weite. Unter den Freiwilligen war der stellvertretende Schiffsarzt des Dampfers „General", ein hoher Sechziger, Magdeburger praktischer Arzt. Er hatte auf telegraphischen Abruf den Dampfer gerade vor der Abfahrt in Neapel erreicht und dabei bis auf einen Strohhut all sein Gepäck eingebüßt. Ein frischer 15jähriger Schiffsjunge versuchte es an allen Stellen mit Bitten, Vorstellung und Tränen, genommen zu werden. Er setzte es durch, mir vorgeführt zu werden. Ich konnte seinem stürmischen Verlangen ebensowenig nachgeben wie die Schiffsärzte. Er wurde ein paar Tage später von „Breslau"-Leuten halbverschmachtet aus dem Bunker gezogen. Er hatte es also doch erreicht mitzukommen. Er ist dann bei uns geblieben, gehörte zur Maschinengewehrabteilung der Flotte auf Gallipoli und hat wie so mancher seiner „Onkels" die Heimat nicht wiedergesehen.

Am 6. August nachmittags wusch und ruhte alles, die Gefechtsstationen wurden gesäubert und wer's noch hatte, zog sich reines Zeug an.

11 Uhr vormittags hatte ich vom Admiralstab die Mitteilung bekommen: Einlaufen Konstantinopel zur Zeit noch nicht möglich aus politischen Gründen. Dies sowie die mir durch den Admiralstab übermittelte dringliche Empfehlung des Marineattachés in Rom, nach der Adria zu gehen, machten mich in meinem Entschluß, nach den Dardanellen zu gehen, nicht wankend. Im Mittelmeer war bei der Übermacht von Feinden und beim Fehlen aller Subsistenzmöglichkeiten meines Bleibens nicht, in die Adria wollte ich unter

keinen Umständen in dem wohl sicheren Gefühl, daß ich dort, auf österreichische Unterstützung angewiesen, kaum zu aktiver Verwendung kommen würde. So stand in mir der Entschluß fest, wenn nicht mit, so im Notfall gegen den Willen der Türkei durch Dardanellen und Bosporus den Krieg ins Schwarze Meer zu tragen. Ich hatte die Hoffnung, die Türken zum Mitgehen gegen ihren Erzfeind, den „Moskov", zu kriegen.

Für das Gelingen des Durchbruchs nach den Dardanellen rechnete ich damit, daß dem Feinde die Kesselhavarie und die daraus resultierende Einbuße an Geschwindigkeit und Dampfstrecke der „Goeben" unbekannt war, daß der Feind unser Reiseziel nicht kannte und in seinen Dispositionen nicht berücksichtigte und hauptsächlich — das sagte mir mehr das Gefühl als der Verstand — daß die modernen englischen Admirale mir nicht entgegentreten würden, es sei denn, daß es ihnen gelänge, ihre große Übermacht dazu gesammelt heranzubringen. Mit den Franzosen glaubte ich nicht rechnen zu brauchen. Englische Torpedobootsangriffe waren, da es Vollmond und klar war, nicht sehr zu fürchten. Alles hing im übrigen davon ab, daß es mir gelang, vor der englischen Verfolgung genug Vorsprung zu gewinnen, um unterwegs Kohlen auffüllen zu können, und daß ich wenigstens einen der bestellten Kohlendampfer zu mir heranziehen konnte.

Mein Operationsbefehl war einfach: „Goeben" läuft 5 Uhr aus, fahrt 17 Knoten, „Breslau" folgt mit fünf Seemeilen Abstand. Ich werde zunächst den Eindruck zu erwecken suchen, daß wir nach der Adria wollen und dann, falls das erreicht scheint, in der Nacht durch überraschendes Rechtsum mit höchster Fahrt Vorsprung auf Kap Matapan zu gewinnen suchen.

Das Auslaufen vollzog sich wie befohlen. Unter nicht endenwollenden Evvivas und Hurras der Menge auf Schiffen und Booten, die an den Felsen von Scylla und Charybdis das Echo weckten, bei Tageslicht, in Sicht des vor dem Ausgang stationierten Kreuzers glitten die Schiffe stolz von dannen, voller Siegeshoffnung einem ungewissen Schicksal entgegen.

Es verbreitete sich das hübsche Märchen, um das Auslaufen der Schiffe zu verschleiern sei die Musik im Nordausgange der Straße auf einem Prahm zurückgelassen worden und habe dort so lange „Deutschland, Deutschland über alles" ertönen lassen, bis die Schiffe aus dem Südausgang entschwunden waren. Das Märchen hat dem Musikdirigenten für seine Ausdauer von seiten eines rheinischen Gesangvereins einen silberbeschlagenen Taktstock als Ehrengabe eingebracht.

Wie vorausgesehen, nahm der vor dem Südausgang der Straße stationierte englische kleine Kreuzer „Gloucester" an uns Fühlung und hielt diese in der klaren, stillen Vollmondnacht, auch als wir 10 Uhr 45 abends das beabsichtigte Rechtsum machten. Von

diesem Zeitpunkt an wurde nun der englische Funkenverkehr eine Stunde lang planmäßig nach bestimmtem System gestört, um die Meldung über unsere Kursänderung möglichst zu verzögern. Da dies Verfahren das Durchkommen feindlicher Funksprüche zwar sehr erschweren, nie aber sicher verhindern kann und im übrigen Personal und Apparate sehr anstrengt, wurde es nicht über eine Stunde fortgesetzt. „Gloucester" folgte uns bis zum nächsten Mittag nach und verabschiedete sich nach einem kurzen Gefecht mit S. M. S. „Breslau" als S. M. S. „Goeben" eingriff. „Breslau" bekam dabei einen wirkungslosen Treffer auf die Bordwand ab. Obgleich unsere Schiffe nach dem Rechtsum mit nur 18 Knoten Durchschnittsfahrt marschiert waren, hatten es die Engländer bis dahin nicht fertig bekommen, irgendwelche Schiffe oder Torpedoboote an uns heranzubringen.

Den Fühlungshalter waren wir nun glücklich los, immerhin kannte der Feind genau unseren Schiffsort, Kurs und Fahrt, bis nach den Dardanellen war es noch weit und genug Kohlen, um hinzukommen, hatten wir noch nicht, wahrlich Chancen übergenug für „Milne" und „Troubridge", uns mit Übermacht vor den Dardanellen zur Schlacht zu stellen. Wo und wie weit ab von „Gloucester" die feindlichen Streitkräfte standen, wußte ich nicht. Vor uns vermutete ich sie am wenigsten. Deshalb hielt ich es für das beste, weiter nach Osten Vorsprung zu gewinnen, um ihnen das Wiederfinden zu erschweren.

Alles hing nun davon ab, daß unsere Admiralstabsvorarbeit klappte, daß ein richtig ausgerüsteter Kohlendampfer uns am befohlenen Ort erwartete. Und sie klappte! 4 Uhr 40 nachmittags trafen wir ihn bei Kap Maleas zu Anker liegend. Unauffällig erhielt er im Vorbeifahren Signalbefehl: Liegen bleiben. Nachts wurde er dann von „Breslau" herangelenkt.

Als altem Admiralstäbler hat mir diese erste Kriegsfrucht langer Papierkriegsvorbereitung besondere Genugtuung bereitet. Welch unendlich mühsame, peinlich genaue, meist unfruchtbar erscheinende Arbeit ist für uns nötig gewesen, das Fehlen von Stützpunkten für die Auslandskriegführung, durch ein Netz von vertrauenswürdigen, leistungsfähigen, zweckmäßig unterwiesenen Agenten allerorten, bestmöglich wettzumachen, welcher Hingabe in erster Linie der Astos (Admiralstabsoffiziere) hat es bedurft, um die dauernd in Fluß befindlichen Abmachungen bei dem ununterbrochenen Wechsel der Agenten ständig auf dem laufenden zu halten, oft durch englische Verdachtschnüffelei behindert und meist durch unsere amtlichen Vertreter erschwert. Es ist das die Kleinarbeit, die Generalfeldmarschall von Hindenburg in seinen Lebenserinnerungen als einen so unerläßlichen Teil der Generalstabsarbeit nennt. Sie hat für den Seekrieg fast noch größere Bedeutung als für den Landkrieg, reißt doch spätestens mit Kriegsausbruch die Verbindung unserer Auslandskreuzer mit dem Admiralstab ab und muß daher für diesen Fall stets

alles fertig und in Händen der Beteiligten sein, während im Krieg auf dem Lande die persönliche Berührung zwischen Generalstab und Truppe fortbesteht.

Die Schiffe traten nun in die ägäischen Inseln ein, trennten sich, vermieden die Hauptfahrstraßen und gaben den Besatzungen die so sehr nötige Ruhepause. Den Kohlendampfer erwartend hielten wir uns den 8. August über aus Sicht von Land. Da es nicht gelang, mit Konstantinopel Funkverbindung herzustellen, wurde Dampfer „General" nach Smyrna gelenkt, um von dort telegraphische Verbindung dorthin herzustellen. Er übermittelte an unseren Marine-Etappen-kommandanten Kapitänleutnant Humann, den gewandten, in Smyrna aufgewachsenen Sohn des Pergamon-Ausgräbers: Tun Sie Ihr Äußerstes, daß ich die Meerengen passieren kann, mit Erlaubnis der türkischen Regierung, gegebenenfalls ohne ihr formelles Einverständnis.

Mit Hellwerden am 9. August ankert „Goeben", einige Stunden später „Breslau" und nachmittags der langsame Kohlendampfer in der geschützten Bucht der abgelegenen, vom Weltverkehr noch nicht berührten kleinen Felseninsel Denusa. Den Dampfer, es war der deutsche Levantedampfer „Bogador", hatte ein „Breslau"-Offizier, der später auf Gallipoli gefallene Leutnant zur See der Reserve Oskar Hildebrandt, unauffällig herangebracht als griechischen Dampfer „Polymitis", wie auf dem Namenschild und den griechischen Mützenbändern der Leute zu lesen war. Er hatte reichlich Kohlen, Schmier- und Brennöl an Deck und in den Laderäumen zur Abgabe klar, wurde nun zwischen beiden Schiffen vertäut und wieder ging's ans Kohlen, von beiden Seiten um die Wette, „nach gänzlich neuem und erweitertem Programm", wie es der Witzbold der „Goeben"-Mannschaft nannte. Währenddem lagen die Schiffe klar zum fechten und Kette schlippen unter Dampf, von den Bergkuppen der Insel aus hielten Signalgäste den Sichtkreis unter Beobachtung.

Die Nacht wurde durchgekohlt. Mit Hellwerden am 10. August wurde mit 18 Knoten auf die Dardanellen losmarschiert. Kein Feind weit und breit. Auch kein Funkspruch zu hören, der auf die Nähe eines Feindes hätte schließen lassen. Für den Fall, daß uns trotzdem der Feind vor den Dardanellen auflauerte oder daß wir uns die Einfahrt in die Dardanellen mit Gewalt erzwingen mußten, waren die Schiffe in voller Gefechtsbereitschaft und gegen Minengefahr rollenmäßig gesichert. Mein bewährter Flaggleutnant, Oberleutnant zur See Wichelhausen, kannte die Lage der türkischen Minensperren aus dem Türkisch-Italienischen Kriege, den er auf der „Loreley" miterlebt hatte. Die Wahrscheinlichkeit sprach dafür, daß die Minenfelder jetzt ähnlich lagen und wie damals an der europäischen Seite die Durchfahrt gestatten würden. Ich war entschlossen, hier die Durchfahrt zu erzwingen. Dampfer „General"

funkte ein in Smyrna verstümmelt eingelaufenes Ziffer-Telegramm: Fragezeichen, Einlaufen, Festung zur Kapitulation auffordern, Rest verstümmelt. ¼ Uhr nachmittags kamen Tenedos und Imbros, die trojanische Ebene und der Hellespont in Sicht. Die Einfahrt schien frei. In höchster Spannung, alles auf Gefechtsstation, klar zum feuern liefen wir ein. Ich signalisierte an die Signalstation Kap Helles: Schicken Sie mir sofort einen Lotsen. Da kommt aus der Einfahrt ein türkisches Torpedoboot auf uns zu. Es hat das Signal wehen: Folgen Sie mir. Ich schüttle dem mir von Smyrna her bekannten, deutschsprechenden türkischen Generalstabsmajor Kerameddin freudig die Hand und dann umarme ich den „Chief", Oberstabsingenieur Breuer. Eben noch vor Dunkelheit ankern unsere Schiffe friedlich innen vor Tschanak, und draußen wird ein fremdes Kriegsschiff gesichtet.

Der Durchbruch war gelungen. Jeder einzelne hatte seine Schuldigkeit dazu getan. Nun winkte der Lohn. Die Mittelmeerdivision hatte die ihr drohenden Fesseln gesprengt, sie war frei zum Leben und Kämpfen für das deutsche Vaterland. Überlegene deutsche Kriegsfertigkeit, ein wenig Wagemut und viel Glück hatten einen großen militärischen Erfolg errungen. Was die Engländer versiebt, durch Unentschlossenheit und Unselbständigkeit der Führer angerichtet hatten, ging ihnen und ihren Heloten bald auf. Wenige Tage nach dem Einlaufen der „Goeben" und „Breslau" übernahm der Chef der deutschen Mittelmeerdivision den Oberbefehl über die türkische Flotte, bald besetzten deutsche Matrosenartilleristen die Kanonen an den Dardanellen, beschoß die deutsch-türkische Flotte Sebastopol.

# Der Vorstoß S. M. S. „Blücher" vor dem finnischen Meerbusen am 6. September 1914.

Von Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen, Königl. Hoheit,
im Kriege Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte.

„Hast du im Leben tausend Treffer,
Man sieht's, man nickt, man geht vorbei,
Doch wütend bellt der kleinste Kläffer,
Schießt du ein einzig Mal vorbei!"

Dieser Spruch ist meines Wissens auf dem Schießplatz in Meppen zu lesen — ein Artillerist, wenn ich nicht irre der Chef der damaligen Waffenabteilung des Reichsmarineamts, Admiral Sack, ließ ihn dort anbringen. — Mehr noch als artilleristischer Humor liegt in diesem Sprüchlein, welches getrost auf das Alltagsleben Anwendung finden kann, zumal der Mensch zumeist nach seinen Taten, sicherlich aber — und dies besonders im Kriege — nach seinen sichtbaren Erfolgen beurteilt wird. Hört man wenig oder nichts von ihm, so war er eben nicht auf seinem Posten. — Hat er, namentlich als Seeoffizier, keine Seeschlachten geschlagen, keinen Feind vernichtet, nicht Tausende von Tonnen umgelegt, so ist eben „nichts mit ihm los gewesen!"

Was geht's die Menge an, ob der verantwortliche Befehlshaber eines sogenannten „Nebenkriegsschauplatzes" genügende oder ungenügende Mittel an der Hand hat, um die 600 Seemeilen betragende Strecke von Kiel bis an die starken russischen Stellungen vor dem Finnischen Meerbusen unter dauernder Beobachtung zu halten, oder wie die für die Kriegführung so unentbehrlichen Millionen Tonnen Erze aus dem Bottnischen Meerbusen nach Deutschland sicher gelangen, oder wie die nördlichen Zugänge zur Ostsee vor dem Eindringen des Gegners durch die langen Kriegsjahre hindurch gesichert wurden?

Aber unsere Linienschiffsverbände sowie neu zur Indienststellung gelangende Schiffe und Fahrzeuge konnten während des ganzen Krieges die westliche Ostsee zu Übungszwecken benutzen, unsere U-Boote ihre mühevolle und sorgfältige Ausbildung in Ruhe durchführen, ungehindert von jeglicher feindlichen Einwirkung.

Kein Schuß aus feindlichem Rohr ist während der Gesamtdauer des Krieges auch nur auf einen Punkt der deutschen Ostseeküste jemals gefeuert worden. — Die dem Russen an Zahl weit unter-

legenen Ostseestreitkräfte haben, dank ihrer aufopfernden Tätigkeit, dies zu hindern gewußt.

Viele Gefechte kleiner Verbände oder einzelner Schiffe und Fahrzeuge sind in der Ostsee geliefert worden. Gefechte, die an Schneid, Umsicht und Heldentum solchen auf anderen Kriegsschauplätzen in nichts nachstanden, Seeschlachten jedoch konnten in der Ostsee nicht geschlagen werden.

Am 2. September 1914 traf von dem Befehlshaber der in der östlichen Ostsee vorgeschobenen leichten Streitkräfte, dem Konteradmiral Behring, die Meldung ein, daß russische Seestreitkräfte bis Gotland vorfühlten und ihn verfolgten, er in Fühlung mit dem Feinde zu dessen Beobachtung bei Gotland zu bleiben beabsichtige.

Die Vorgänge des 26. und 27. August, welche zum Verlust der „Magdeburg" und einem Gefecht des Konteradmirals Behring im Verein mit „U 3" gegen russische Kreuzer geführt hatten, sowie die Meldung vom 2. September, ließen mich mit der Möglichkeit eines russischen Vorstoßes rechnen, so daß die nunmehrige Kriegslage eine Unternehmung gebot, welche mit größeren Mitteln, als solche mir zu Gebote standen, durchgeführt werden mußte, um der russischen Flotte wirksam zu begegnen; daher wurden mir auf meinen Antrag von der Seekriegsleitung Teile der in Wilhelmshaven liegenden Hochseeflotte zur Verfügung gestellt.

Diese setzten sich zusammen aus dem damaligen IV. Geschwader — älteren Linienschiffen der „Wittelsbach"- und „Braunschweig"-Klasse — unter dem Befehl des Geschwaderchefs, Vizeadmiral Ehrhard Schmidt, dem großen Kreuzer „Blücher", Kommandant Korvettenkapitän Erdmann, ferner dem kleinen Kreuzer „Straßburg", Kommandant Korvettenkapitän Retzmann, der II. Torpedobootsflottille unter Korvettenkapitän Schuur und der VI. Torpedobootsflottille unter Korvettenkapitän Schultz (Max). —

Am 4. September hielt ich eine kurze Besprechung mit den Verbandsführern ab, machte sie mit der Lage und meinen Absichten bekannt, so daß, nach beschleunigter Ergänzung der Kohlen- und Proviantbestände, die Verbände in möglichst unauffälliger Weise auslaufen konnten.

Ich selbst setzte meine Flagge, nach dem Verlassen des Hafens und aus Sicht von Land, um Aufsehen zu vermeiden, auf S. M. S. „Blücher", nachdem ich zuvor den Chef der Küstenschutzdivision, Konteradmiral Mischke, mit den laufenden Geschäften sowie mit dem Schutz der Belte betraut hatte. — Dieser Schutz war zwar etwas problematisch, aber im Kriege muß mancherlei riskiert, für alles aber die Verantwortung getragen werden.

Bei sichtigem Wetter, aber heftigem Nordsturm, erreichten die Verbände planmäßig am Nachmittag des 5. September ihren Treffpunkt an der Südostküste Gotlands, welche bei nunmehr nordwestlichem Winde außerhalb der neutralen Zweiseemeilengrenze soviel

Schutz bot, daß eine letzte Sitzung der Verbandsführer an Bord des „Blücher" möglich war.

Von der Erwägung geleitet, daß der Russe gestellt werden müsse, entschloß ich mich getrennt zu marschieren, aber vereint zu schlagen, daher mit einer Gruppe östlich, mit der anderen Gruppe westlich Gotland vorzumarschieren zwecks Vereinigung nördlich dieser Insel.

Dem IV. Geschwader ohne „Braunschweig" und „Elsaß", mit der VI. Torpedobootsflottille fiel die Aufgabe zu, östlich Gotland vorzumarschieren, während ich selbst mit „Blücher", „Braunschweig" und „Elsaß", als den beiden schnellsten Linienschiffen des IV. Geschwaders, der „Straßburg" und der II. Torpedobootsflottille den Kurs westlich um Gotland wählte, mit der Absicht, den Russen herauszulocken, ihn zu stellen und von dem Finnischen Meerbusen abzuschneiden.

Um 4 Uhr 30 Minuten nachmittags des 5. September wurde der Vormarsch nach Plan angetreten. —

Einer wundervollen, klaren Mondnacht folgte einer jener so überwältigend schönen Tage, wie solche in dieser Jahreszeit in den hohen Breiten noch vor Einsetzen der Herbststürme vorzukommen pflegen; die Atmosphäre war wie reingewaschen, die Sichtigkeit sehr groß.

9 Uhr vormittags des 6. September waren die befohlenen Stellungen eingenommen, ohne daß Meldungen über das Sichten feindlicher Streitkräfte eingelaufen waren, trotz dem zehn Seemeilen vorgeschobenen Aufklärungsgeschwader des Konteradmirals Behring.

Beeinflußt durch mehrfach mir zugegangene Befehle der Seekriegsleitung über zu übende Vorsicht, stieß ich zunächst nicht weiter nach Osten vor, sondern beschloß, Meldungen des Aufklärungsgeschwaders abzuwarten.

Somit bot sich zunächst Gelegenheit den auf einer winzigen Felseninsel gelegenen Leuchtturm Bogskär näher zu untersuchen, zumal dieser durch deutlich erkennbare hohe Masten und Antennen auf eine russische Beobachtungsstation schließen ließ. —

Die Geschützbedienungen der leichten und Mittelartillerie des „Blücher" brannten vor Begierde, ihre, wie sie es artilleristisch-technisch nannten, „Rohre anzuwärmen". Ich wollte anfänglich den Bedienungen diesen Gefallen gern tun, doch schien mir bei näherer Überlegung dieser unverteidigte Leuchtturm doch kein würdiges Objekt zu sein für ein Schiff von der Art des „Blücher" und die Munition des großen Kreuzers für den vorliegenden Fall zu schade, daher erteilte ich der II. Torpedobootsflottille den Befehl, dieses Werk der Zerstörung vorzunehmen, welches mir auch dann noch unrühmlich erschien, aber ein Gebot der Lage und Stunde war.

Während ich mich mit „Blücher", für den Fall eines immerhin nicht ganz ausgeschlossenen Widerstandes, in geringer Entfer-

nung in Aufnahmestellung befand, die leichten Kaliber auf die Insel gerichtet, setzte die III. Torpedoboots-Halbflottille auf Befehl ihres Flottillenchefs und unter Führung des Halbflottillenchefs, Kapitänleutnants Boest, mit hoher Fahrt den Angriff an, ein ebenso heftiges wie wohlgezieltes Feuer auf den Leuchtturm eröffnend, welcher in kürzester Zeit eine riesige schwarze Rauchfahne entwickelte, die in lebhaftem Gegensatz stand zu dem sonst so sonnigen, stillen Tage; die Öl- und Petroleumvorräte waren wohl in Brand geschossen worden und verursachten den dunklen Qualm, welcher sich nur träge in östlicher Richtung treibend auf der spiegelblanken Wasseroberfläche zu lagern begann.

Dem Befehl entsprechend setzten die Torpedoboote Landungsmannschaften aus, denen es gelang, ohne Widerstand zu finden, die inzwischen in Deckung der Insel gegangene russische Leuchtturmbesatzung in Stärke von 1 Deckoffizier, 3 Matrosen und 1 Funkengast, gefangen zu nehmen und an Bord des „Blücher" zu bringen. — Das mit diesen Leuten angestellte Verhör ergab, daß sie seit Kriegsausbruch keine russischen Schiffe gesehen, wohl aber den Anmarsch unserer Schiffe nach Helsingfors pflichtmäßig mit der Bezeichnung „Überfall" gemeldet hatten. — Man soll im Kriege selbst mit einzelstehenden Leuchttürmen nicht zu rücksichtsvoll umgehen, sondern das Werk der Vernichtung, welches der Krieg nun einmal bedingt, beizeiten und gründlich vornehmen.

Die englische Sprache hat für solche Handlungen die kurze knappe Form geprägt: „Hit first, hit hard, hit anywhere!", zu deutsch etwa folgendermaßen: „Schlag zuerst zu, schlag hart drauf, schlag überall hin!" —

Kurz nach diesen Ereignissen erhielt ich um 12 Uhr 56 Minuten nachmittags von Konteradmiral Behring die Funkspruchmeldung über das Sichten feindlicher Kreuzer, eine Meldung, welche in mir den Eindruck erweckte, als stieße die russische Flotte tatsächlich vor.

Der Besatzung teilte ich kurz meine Vermutung sowie den Inhalt der Meldung mit, ermahnte sie zur Pflichterfüllung und schloß mit drei Hurras auf unseren Obersten Kriegsherrn; kamen diese Hurras schon aus begeistertem Herzen und Kehlen, so pflanzten sie sich, während die Mannschaften auf ihre Gefechtsstationen eilten, sturmartig brausend durch das ganze Schiff fort, weitere Hurras wurden vernommen, die tief aus dem Schiffsinnern zu uns emporstiegen, patriotische Lieder erklangen, kurz eine Begeisterung hatte sich der gesamten Besatzung bemächtigt, wie ich eine ähnliche in meiner langen Dienstzeit weder zuvor noch nachher jemals vernahm. — Noch heute durchrieselt's mich, denke ich an jene Stunde zurück, die ich diesen Männern verdankte, welche in nicht all zu ferner Zeit später in der Nordsee mit dem „Blücher" in die Tiefe sanken, ihre Treue mit dem Tode besiegelnd. — Ehre ihrem Andenken! —

Mit meiner Gruppe nahm ich sofort hohe Fahrt auf und steuerte mit Ostnordost-Kurs den von der Aufklärungsgruppe gemeldeten Punkt an, um möglichst bald in Gefechtsfühlung mit dem Feinde zu gelangen und ihn von der „Deutschland-Minensperre" abzuschneiden, denn die Meldungen der Aufklärung ließen erkennen, daß der Gegner sich westlich, also außerhalb der Minensperre befand.

Von diesem Wunsch geleitet, ließ ich die Fahrt des „Blücher" auf 24,5 Seemeilen, das Höchstmaß seiner Leistung bringen, eine Dauerhöchstleistung, wie sie „Blücher" niemals vorher erreicht haben soll, ungeachtet des Umstandes, daß „Elsaß" und „Braunschweig" diese Fahrt nicht halten konnten und achteraus sackten, gefolgt jedoch von der Schuurschen Flottille.

Durch die fortlaufenden Funkspruchmeldungen der Aufklärung an den Gegner herangeführt, kam dieser gegen 1 Uhr 50 Minuten nachmittags in Sicht, erst als Rauchsäulen erkenntlich, dann gegen 2 Uhr 10 Minuten nachmittags, als Masten und Schornsteine über der Kimm auftauchten, für Kreuzer der „Bajanklasse" angesprochen.

Außer diesen beiden Kreuzern aber waren andere Streitkräfte des Feindes nicht zu sehen. Ich beschloß ungeachtet des Umstandes, daß das IV. Geschwader zu diesem Zeitpunkt noch weit zurückstand, beide Russen zum Gefecht zu stellen.

Die Russen ihrerseits müssen diese Absicht erkannt haben, denn es war bald zu beobachten, wie die Rauchentwicklung bei ihnen zunahm und auch sie auf hohe Fahrt gingen, hierbei stark wechselnde Kurse über Nord bis Ost, Südost und Süd steuernd, hierdurch den Eindruck erweckend, als suchten sie die Sperre erst nördlich zu umgehen, dann diesen Versuch als aussichtslos erkennend, die südlich gelegene Sperrlücke zu treffen.

Um 2 Uhr 47 Minuten nachmittags war ich mit „Blücher" auf 15 Kilometer herangekommen gerade in dem Augenblick, in welchem es den Kreuzern gelungen war, die Sperrlücke zu erreichen; daher befahl ich dem Kommandanten, Korvettenkapitän Erdmann, mit dem „Blücher" aufzudrehen, die Fahrt aus dem Schiff zu bringen und Feuer zu eröffnen; „Blücher" drehte demzufolge mit hart Steuerbordruder auf südlichen Kurs auf, ließ die Maschinen „kleine Fahrt" gehen und eröffnete mit den 21-cm-Turmgeschützen der Backbordseite das Feuer, welches vom Gegner, trotzdem durch das Meßgerät deutlich zu erkennen war, daß seine Geschütze mit höchster Erhöhung auf „Blücher" gerichtet waren, unerwidert blieb. —

Fünf Salven, welche seitlich sehr gut, aber wegen der rasch zunehmenden Entfernung zu kurz lagen, wurden den Kreuzern, die mit östlichem Kurs und höchster Fahrt abliefen, nachgesandt, dann aber auf 17 Kilometer, der äußerst zulässigen Erhöhung der Blüchergeschütze, das Feuer als nutzlos eingestellt.

Es war inzwischen 4 Uhr 22 Minuten nachmittags geworden,

der Abend nahte, das Benehmen der Russen ließ auf eine weitere Ergänzung der von uns gelegten „Deutschlandsperre" schließen, zu deren Feststellung ich weder Zeit noch Mittel hatte; zudem mußte ich mit der Wahrscheinlichkeit russischer Torpedobootsnachtangriffe auf meinen Verband rechnen, wenigstens wenn der Russe nach unseren Auffassungen über Seekriegführung richtig handelte.

Die weitere Verfolgung mußte daher unterbleiben, die Verbände wurden mit Kurs auf die schwedische Küste gesammelt, als der Befehl der Seekriegsleitung funkentelegraphisch eintraf, den täglichen Verkehr zwischen Raumo und Gefle im Bottnischen Meerbusen zu stören. —

Mit dieser Aufgabe betraute ich den so wohlerfahrenen und verantwortungsfreudigen Konteradmiral Behring mit „Augsburg", „Straßburg", „Gazelle" und „V 25".

Diese Unternehmung wurde noch in der Nacht vom 6. zum 7. angesetzt und mit bestem Erfolg durchgeführt. Ein Russendampfer wurde versenkt, 104 Zivilpersonen, unter diesen 34 wehrpflichtige Engländer, sowie 12 Frauen mit ihrer Habe wurden an Bord genommen. Kein Menschenleben ging verloren.

Am 8. September 6 Uhr 30 Minuten vormittags fand die Vereinigung der mir unterstellten Verbände nördlich Gotland statt, der Rückmarsch wurde angetreten, welcher eine Beschleunigung erfuhr durch den inzwischen funkentelegraphisch von der Seekriegsleitung eingetroffenen Befehl, die der Hochseeflotte gehörigen Verbände sofort beschleunigt nach der Nordsee zu entlassen.

Dementsprechend wurde der Verband aufgelöst und Kiel am Abend des 9. September erreicht. —

Von den Fehlern des Überschätzens und Unterschätzens des Gegners ist jener des Überschätzens der kleinere. — Rechnete ich im vorliegenden Fall mit einer Offensive des Feindes und der Hoffnung, ihn zum Gefecht zu stellen, so lag zwar hierin eine Überschätzung des Russen, aber unter der Voraussetzung korrekten Denkens und Handelns seinerseits.

Strategische Defensive blieb im weiteren Verlauf des Ostseekrieges bestimmend für die russische Seekriegführung; wieweit die hier geschilderte Unternehmung hierzu beigetragen hat, vermag ich nicht zu beurteilen. —

Seit Oktober des Jahres 1909, einem Zeitpunkt, zu welchem ich, Allerhöchsten Befehl gemäß, mein Kommandozeichen als Flottenchef nach dreijähriger Kommandoführung an Bord der „Deutschland" niederholte, hatte sich mir keine Gelegenheit geboten, verantwortlich mit der Hochseeflotte in Berührung zu kommen, und mir waren daher wohl theoretisch, nicht aber in der Praxis die Fortschritte in der taktischen Entwicklung bekannt; es war mir daher doppelt interessant, im Kriege am eigenen Leibe zu erfahren, wieweit unsere Friedensausbildung moderner Verbände, die ich in allen Dienstgraden hatte

durchleben dürfen und für welche ich mich stark verantwortlich fühlte, dem Ernstfalle angepaßt war, besonders im Hinblick auf den vorliegenden Fall, in welchem die Verbände aus den verschiedensten Teilen der mobilen Marine zusammengestellt waren. Um so freudiger überrascht war ich über das gute Zusammenarbeiten der einzelnen Unterverbände, die verhältnismäßig reibungslose Befehlsübermittlung, die kurzen, klaren Meldungen der Unterführer, Umstände, welche das in Offiziere und Mannschaften gesetzte Vertrauen rechtfertigten.

Die Friedensarbeit hatte also nicht nur gelohnt, sie hat sich in diesem, wie in allen späteren Fällen, gekrönt durch die Skagerrakschlacht, als durchaus richtig erwiesen.

Das tadellose Verhalten der Seeoffiziere und Mannschaften, das diesen durch lange Jahre anerzogene, zur zweiten Natur gewordene verantwortungsfreudige Draufgängertum, berechtigte zu Hoffnungen auf Erfolg — auch gegen die Übermacht — einerlei mit welchen technischen Mitteln.

Welche Werte uns im November 1918 verloren gingen, ist bekannt, deshalb der Wunsch berechtigt, jenen Stand personeller wie technischer Vollkommenheit wieder zu erlangen, nicht aus Eigenliebe, nicht als Selbstzweck, sondern geboren aus der Erkenntnis der Notwendigkeit, ein zur See erstarktes Deutschland zu schaffen.

Hierzu verhelfe uns ein von deutschnationalem Geist durchdrungenes, von eisernem Pflichtgefühl getragenes, von heutiger Schlacke befreites Volk, von welchem das Wollen kommen muß. —

Möge die niemals besiegte alte Kriegsflagge dermaleinst wieder in Ehren erstehen als Wahrzeichen ruhmvoller Taten vergangener Geschlechter, aber auch als ein Wahrzeichen für Deutschlands wiedererlangte zukünftige Seegeltung!

Wo ein Wille — da ein Weg!

# Die Vernichtung des englischen Linienschiffes „Goliath".

Von Korvettenkapitän a. D. Rudolf Firle,
damals Kommandant eines türkischen Torpedobootes.

Am 10. Mai war ich wieder einmal mit meinem treuen Kameraden und Adjutanten, dem Leutnant zur See Brami Andreae von einer U-Boots-Streife nach Pascha Liman zurückgekommen, die wir mit Vorliebe auf unseren kleinen Booten wegen ihrer schweren Sichtigkeit unternahmen, als mich ein Funkentelegramm des Oberbefehlshabers an den Dardanellen, Admirals von Usedom, dringend nach Chanak rief. Der Admiral bat in diesem Telegramm um Unterstützung durch Torpedoboote, welche durch einen Nachtangriff die in die Dardanelleneinfahrt eingedrungenen englischen Linienschiffe vertreiben sollten, da deren Feuer die Landungsstellungen der Türken auf die Dauer unhaltbar machte. Ich ging daher sofort am Abend mit „Muavenet" nach Chanak in See. Im Morgengrauen kamen wir an Gallipoli vorbei, wo schon das dumpfe Donnern der schweren Schiffsgeschütze von den Dardanellen herüberschallte. Es waren die Tage der härtesten Kämpfe von See und Land aus, das Schicksal der Meerengen und der Türkei hing an einem seidenen Faden, an der Zähigkeit, Widerstandskraft und dem Selbstvertrauen der Verteidiger. Gleichzeitig meldeten Funksprüche, daß die russische Flotte den Bosporus beschieße, so daß einem jeden von uns der ganze Ernst der Lage und die Notwendigkeit rücksichtslosesten Einsatzes aller verfügbaren Mittel klar vor Augen stand. Gallipoli bestand nur noch aus Ruinen und rauchenden Trümmerhaufen, die 38 cm der „Queen Elisabeth" hatten vom Saros-Golf aus ganze Arbeit getan. Fromm und voll ehrlicher Trauer trat die Besatzung meines Bootes beim Passieren der zerstörten Stadt, deren Bewohner hungernd mit den Resten ihrer eilends geborgenen Habe am Strande kauerten, an Oberdeck an und beteten für die Rettung ihrer Landsleute und schworen, sie im Kampfe zu rächen. Bei Nagara, dem Eingang zur Bucht von Chanak, wütete der Kampf. In der Luft ein unangenehmer gelber Fesselballon, der als funkentelegraphischer Artilleriebeobachter für die vom Dardanelleneingang und vom Saros-Golf indirekt schießenden englischen Seestreitkräfte diente. Ringsum die Einschläge der Granaten, turmhohe Wassersäulen der 38 cm, die um so unangenehmer wirkten, als man ja die Schüsse und

das Aufblitzen des feindlichen Mündungsfeuers nicht sehen konnte, sondern aus heiterem Himmel über die Berge hinweg auf einmal so ein Paket herankommen hörte. Dazu das Abwehrfeuer der türkischen Batterien und das indirekte Feuer unserer Linienschiffe „Barbarossa" und „Torgut Reis", die unter dem Landabhang an der europäischen Seite oberhalb Maidos geklemmt, wirksam ihre braven 28-cm-Türme spielen ließen. Auf Reede irrten eben angekommene türkische Transporter umher, voll bepackt mit Menschen, Pferden, Munition und Vieh, hilflos sich nach einem Ankerplatz umsehend, wo sie vom Feuer geschützt ihre Truppen ausladen konnten. An Land in den Stellungen wurde heiß gekämpft, und die türkische Heeresleitung rief immer dringender nach Truppen und Munition. Gerade als ich im Beiboot von „Muavenet" zur Meldung zu Admiral von Usedom, der am Strande seinen Beobachtungsstand hatte, von Bord absetzte, schlug eine 38 cm mitten in einen Transportdampfer, der im Nu in der reißenden Strömung verschwand. Aber auch diesmal hatte Allah seine gütige Hand über den Türken gehalten, denn aus einer Reihe von drei nebeneinander festgemachten Schiffen war dies gerade ein leerer, bereits ausgeladener Transporter gewesen.

Admiral von Usedom setzte mir die Lage kurz auseinander und wies darauf hin, daß die türkischen Stellungen, vor allem in der Nacht, durch das flankierende ununterbrochene Schnellfeuer der in der Meerenge eingelaufenen englischen Linienschiffe, die sich bei der Morto-Bucht am Eingang der Meerengen ganz ruhig zu Anker legten, so erschüttert würden, daß auf die Dauer ihr Halten nicht mehr möglich sei. Damit wäre aber die Hauptstellung verloren und das Aufrollen der übrigen Linie nur noch eine Frage der Zeit. Er fragte mich zum Schluß, ob ich einen Torpedobootsangriff auf diese Schiffe bei Nacht für möglich hielte und bat mich, ihm später darüber Meldung zu machen. Am Nachmittag fuhr ich in einer Dampfpinasse dicht unter Land an der europäischen Seite den nicht mit Minen gesperrten Teil des Fahrwassers ab, um zunächst festzustellen, ob überhaupt ein Auslaufen durch die ohne jede Durchfahrtslücke geworfenen vielreihigen türkischen Minensperren möglich sei. Ich hatte mich bereits entschlossen, in jedem Fall den Versuch nur mit meinem erprobten und bewährten Führerboot zu machen, auf dessen Besatzung und Waffen ich mich unbedingt verlassen konnte und nicht eines der als Wachboote der Dardanellenverteidigung von Admiral Souchon zur Verfügung gestellten kleinen Torpedoboote dazu zu benutzen. Außerdem hatte das große Boot den Vorteil, daß es in Aussehen und Größe den zur Sicherung der englischen Schiffe bis fast vor die türkischen Minensperren in den Meerengen patrouillierenden englischen Zerstörern glich, so daß ich bei Nacht durch diesen Sicherungsgürtel leichter unbemerkt durchzukommen hoffte. Das Fahrwasser durch unsere Sperren war für ein großes Torpedoboot zwar übel flach und ziemlich gewunden, doch durch mein letztes Friedenskommando als Kommandant des Fluß-

kanonenbootes „Otter" auf dem oberen Yangtse in China an enge Fahrwasser und Steine gewöhnt, glaubte ich es doch riskieren zu können. Zunächst mußte ich mir aber über das Verhalten der englischen Schiffe während der Nacht und über die Art ihrer Sicherung ein Bild an Ort und Stelle machen. Ich fuhr daher mit Einbruch der Dämmerung in einer halsbrecherischen Autofahrt zu dem Hauptbeobachtungsstand der türkischen Küstenbatterien in Arenkioi an der asiatischen Seite, deren Befehlshaber, Oberstleutnant Wehrle, damals, am glorreichen 18. März, die englische und französische Flotte bei ihrem Einbruchsversuch zusammen mit den braven Marineartilleristen Kapitäns Wossidlo aus Fort Hamidije so übel zugerichtet hatte, um mir das Bild und das Benehmen der feindlichen Schiffe vor und in den Dardanellen bei Nacht anzusehen. Es war eine herrliche sternklare Nacht. Ich kam mir vor wie im Hotel Bellevue in Kiel während der Kieler Woche. Unter mir die Wasserfläche vor und in den Meerengen bis nach Tenedos bedeckt mit Lichtern, darauf die in aller Ruhe und Friedlichkeit vor den Dardanellen unübersehbar ankernde englisch-französische Flotte mit den gewaltigen Parks ihrer Troß- und Transportschiffe. Das wäre ein Fressen für einen Torpedobootsnachtangriff deutscher Flottillen gewesen! Auf der anderen Seite am europäischen Ufer, aus den sich schwarz am Sternenhimmel absetzenden Berghängen hörte man Maschinengewehrfeuer, beides aber übertönt von den dumpfen Salven der auch diese Nacht wieder unter der europäischen Seite in der unmittelbar am Eingang befindlichen Mortobucht liegenden beiden englischen Linienschiffe, deren Schattenrisse ich mit dem Glas deutlich sehen konnte. Noch weiter innerhalb der Dardanellenstraße fuhren zur Sicherung der beiden Schiffe auch diese Nacht sechs Zerstörer hin und her, so daß der schmale Meeresarm in Abstand von 400 m von einem feindlichen Späher besetzt war. Ein enges Netz, durch das man, wie mir da oben klar wurde, nur durchkommen konnte, wenn man sich ganz dicht unter Land an der europäischen Seite der Dardanellenausfahrt entlang drückte, so daß man durch den schwarzen Hintergrund der Berge geschützt war. Auch dann mußte man noch mit recht viel Glück rechnen. Gegen Mitternacht hörten die englischen Schiffe endlich mit ihrer Beschießung auf. Die Besatzung war dann wohl auch ihres rauhen Handwerks müde, und mir schien, daß so die Zeit zwischen ein und zwei Uhr morgens, die Zeit des schönsten, tiefsten Schlafes, für meinen geplanten Angriff die geeignetste sein dürfte.

Am nächsten Morgen erstattete ich Admiral von Usedom Meldung, daß ich den Angriff mit meinem Führerboot „Muavenet" in der kommenden Nacht durchführen wolle. Von Admiral Souchon erhielt ich auf meine Meldung sofortige zustimmende Antwort. Der Tag verging mit Klarmachen der Kessel, Maschinen und Waffen. Mit besonderer Liebe wurden die Feuerungen und Torpedos be-

handelt. Rauchlos fahren bis zum Angriff ohne irgendein Fünkchen aus dem Schornstein und dann gut laufende Torpedos waren die Vorbedingungen für den Erfolg. Von meinem Vorhaben unterrichtet waren nur der türkische Kommandant und der tüchtige türkische Torpedooffizier, Oberleutnant zur See Haidar, aber worum es sich handelte, wußte natürlich bald das ganze Boot. Sie waren alle begeistert, aber auch der Verantwortung sich bewußt, und jeder sah nach besten Kräften noch einmal nach, daß alles in seinen Dienstobliegenheiten in Ordnung war. Kam es doch auf das einwandfreie Arbeiten jeder Kleinigkeit an. Ruder- und Rudermaschine, Scheinwerfer, alles wurde genau überholt, das Material zum Stopfen von Lecks oder Treffern klar gemacht, alles Überflüssige von Bord gegeben. Es war ja nur eine kurze Fahrt, denn die Entfernung von Nagara nach dem Dardanellenausgang betrug nur wenige Seemeilen. Ich rechnete allerdings auch damit, unter Umständen nicht mehr zurücklaufen zu können, sondern den Spuren meines tapferen Freundes Fircks, der vor zwei Monaten mit einem unserer Babies[1]) eine kühne Wikingerfahrt erfolgreich bis Smyrna gemacht hatte, folgend, nach Smyrna oder sonstwo ins Mittelmeer laufen zu müssen. Aber darüber machte ich mir noch wenig Gedanken. Erst wollte ich gut durch unsere Minensperren hindurch sein, das übrige würde sich dann schon historisch entwickeln. Diese Minen machten dem philosophischen Achmed, dem türkischen Mitkommandanten, die meisten Kopfschmerzen. Er kam immer wieder mit neuen Überlegungen, ob und wenn man das und das täte, den und den Kurs nähme, es nicht besser wäre. Ich tröstete ihn dann immer wieder mit denselben Argumenten, vor allem, daß ja auch die Engländer noch ihrerseits Minen gegen uns gelegt hätten, von denen wir nun gar nichts wüßten, daß ja auch im übrigen für ihn die Sache ohne Interesse sei, da er nach seiner Theorie schon seit ¾ Jahren gestorben wäre. Er aß dann aber doch recht nachdenklich das übliche türkische Torpedobootsabendessen mit uns, weißen Käse und Brot, zu dem Brami und ich uns immer noch mit Schokolade oder sonstigen, damals aus der Heimat noch reichlich fließenden Liebesgaben halfen. Allein war es etwas mager, vor allem, wenn noch als besondere Delikatesse Knoblauch in Spargelart gereicht wurde. Um 7 Uhr nachmittags ging ich Anker auf, kurz vorher hatte mir noch Enver Pascha, der aus den Schützengräben kommend, eigentlich mit „Muavenet" nach Konstantinopel hatte zurückfahren wollen, „Weidmannsheil" gewünscht und war selbst auf einer ganz kleinen Schlurre an Bord gestiegen, wo ich ihn, an den Schornstein gelehnt, im sinkenden Dämmerlicht Kurs auf Konstantinopel nehmen sah. Es war ein ganzer Mann, der sich selbst überall zuerst einsetzte, darum auch ein geborener Führer seiner ihn vergötternden Armee.

[1]) Baby war Scherzwort für ganz kleine (100 Tonnen) Torpedoboote.

Ich selbst lief mit „Muavenet" herüber nach Maidos an der europäischen Seite und in peinvoller Schlangenfahrt hart am Ufer entlang durch unsere Minensperren. Es war gerade noch Büchsenlicht, aber doch nicht mehr so hell, daß ich glauben konnte, von den beiden englischen Schiffen, die gerade um dieselbe Zeit in den Dardanellenmund einliefen, gesehen zu werden. Es ging alles gut, einmal stieß das Boot leicht auf, aber ohne weitere Folgen. Dicht unter einer türkischen Batterie ging ich etwa um 7,30 Uhr abends zu Anker, um dort, an der Mündung des Suandere-Flusses, durch einen kleinen Vorsprung gegen Sicht von der Meerengeneinfahrt gedeckt, meine Angriffszeit abzuwarten. Ich mußte darauf hoffen, daß die patrouillierenden englischen Zerstörer sich nicht so weit in die Dardanellen hinein bis an die türkischen Minensperren heranwagen würden, um mich in meinem Schlupfwinkel entdecken zu können. Anfangs schauten wir daher auch noch ziemlich hellhörig nach dem Ausgang der Dardanellenstraße aus. Allmählich aber wurde es dunkler, von See aus rollten nur die Salven der programmäßig die Beschießung der Landstellung beginnenden beiden englischen Schiffe, meiner Freunde, für die ich auf dem Anstand lag und die meine Bekanntschaft hoffentlich in wenigen Stunden machen würden. Es war keine schöne Zeit, diese Warterei. Wie vor einem Examen. Anzuordnen war nichts mehr. Alles was zu tun war, war schon besprochen, und man hätte die Leute nur unnötig kribbelich gemacht. Immer wieder sah ich mir die Karte an, überlegte Hinlauf- und Rücklaufkurs sowie tausenderlei andere Möglichkeiten. Endlich tat ich das Schlaueste, was die nicht auf Kriegswache befindlichen Offiziere — außer Andreae hatte ich noch für diese Fahrt als deutschen Wachoffizier den bis dahin als Kommandanten eines Wachttorpedobootes an den Dardanellen verwandten Oberleutnant zur See Sebelin wegen seiner vorzüglichen Ortskenntnisse mitgenommen — auch taten, setzte mich auf einen Stuhl ins offene Kartenhaus, befahl dem Signalgasten, mich um Mitternacht zu wecken, und schlief. So lagen wir da, das schwarze Boot ganz an die Bergwand gequetscht, die stille Mainacht ohne Mond, nur mit schönem Sternenhimmel, dazwischen als Musik das Donnern der Geschütze, hier und da ein Scheinwerferblitzen und eine Signalrakete aus den Schützengräben. Ich schlief glänzend, und als ich um 12 Uhr geweckt wurde, dachte ich, Gott sei Dank, jetzt hast du die Sache bald hinter dir. Offiziere und Mannschaften rief ich nochmals kurz zusammen, befahl jeden an seine Station, Sebelin die beiden vorderen Torpedorohre und das vordere Geschütz, Andreae das hintere Torpedorohr und das hintere Geschütz, meine drei Rohrmeister Stamm, Buskohl und Eggers, stete Begleiter auf allen bisherigen Fahrten, bis kurz vor dem Angriff neben mich auf die Brücke, damit sie sich den dicken Kerl und seine Lage erst vorher ansehen konnten, um ihm dann den Blattschuß zu geben; meinen besten Signal-

gaſten, einen dicken, vergnügten Schiffsjungenunteroffizier, oben auf das Scheinwerferpodeſt mit der Handmorſelampe ausgerüſtet für etwaige Erkennungsſignale. Eine freundliche Unterredung mit meinem getreuen Obermaſchiniſten Jendrſzock, von dem ich auch ſo wußte, daß er die Feuer und Maſchinen für dieſe Ehrenfahrt ſo ſchön bedienen würde, wie man es auf einem deutſchen Halbflottillenboot nicht beſſer hätte erwarten können. Am Ruder ließ ich den türkiſchen Rudergänger, der ſeine Sache in Odeſſa und überall ſo hervorragend gemacht hatte, daß ich gar keinen beſſeren Gefechtsrudergänger hätte haben können, um ihm auch diesmal ſeinen Platz zu laſſen und die Türken nicht zu kränken. Desgleichen blieben die Geſchütze von den türkiſchen Mannſchaften beſetzt. Achmed betraute ich noch ausdrücklich mit der beſonderen Überwachung der Navigation, da ich ſie wegen der vielen Minen, wie ich ihm ſagte, für das Wichtigſte hielte. Man mußte den Türken gegenüber immer nur die Form wahren, dann waren ſie in dem Gefühl ihrer militäriſchen Unterlegenheit in jeder Weiſe hilfsbereite, liebenswürdige Mitarbeiter, vor allem aber treue und zuverläſſige Kameraden.

Leiſe und lautlos lichteten wir die Anker und drehten dann den Bug der Ausfahrt zu, mit langſamer Fahrt uns nur etwa 50 m unter das Land an der europäiſchen Küſte klemmend. Vom Ankerplatz bis zur Mortobucht waren nur fünf Seemeilen, in 20 Minuten waren wir am Ziel, ſchon nach fünf Minuten mußten wir das Unangenehmſte, die Zerſtörerkette, bekommen, ſofern ſie gerade einlaufenden Kurs hatten. Das war ja nun die Frage, wo dieſe Brüder ſich auf ihrem ſtumpfſinnigen Patrouillengang gerade befinden würden. Vielleicht hatte ich Duſel und ſahen wir ſie überhaupt nicht, indem ſie gerade vor uns her liefen. Aber wir hatten Pech oder auch wie man es nimmt, Glück, denn ich ſah ſie wohl, aber ſie uns nicht. Es war ein ſpannender Moment, als ich mit meinem Glas an Backbord querab etwa 200 m ſo in richtiger Mittelwachtsruhe einen engliſchen Zerſtörer einwärts an mir vorbeipaſſieren ſah. Die Sekunden, wo ich immer dachte, jetzt ſieht er dich, jetzt morſt er herüber oder vielleicht dreht er gleich auf uns zu, ſchießt dir eine Salve in die Seite, kamen uns allen wie ebenſoviele Stunden vor. Aber er ſah nichts, ſein Wachoffizier dachte wahrſcheinlich an alles andere, als daß ein Kollege von der verhaßten deutſchen ſchwarzen Kunſt ſelber auch mal Wachoffizier geweſen und daher die Stimmung auf einer Torpedobootsbrücke nachts gegen 1 Uhr, wenn ſo gar nichts los iſt, auch ganz gut ſich vorſtellen und entſprechend ausnutzen konnte. Und der engliſche Kommandant lag wahrſcheinlich unten in ſeiner Kajüte und kam wohl entſetzt erſt wenige Minuten ſpäter auf ſeiner Brücke, als die Teufelei bereits geſchehen war, zum Vorſchein. Denn nun ging es etwas ſchneller. Ich legte etwas Fahrt zu, um auf jeden Fall

angegriffen zu haben, ehe die Zerstörer wieder kehrtmachten. Recht voraus sah ich jetzt schon genau an dem Platz, wo sie die Nacht vorher gelegen hatten, die Umrisse eines dicken Schiffes aus dem Wasser wachsen, dicke Masten, Schornsteine und Wanten. Mit Backbordruder hielt ich von Land etwas nach der Mitte des Fahrwassers herüber, um für den Angriff und den Schuß den nötigen Abstand zu haben, als ich im selben Augenblicke von der Brücke des sich jetzt deutlicher abhebenden vor Anker liegenden vorderen Linienschiffes mit einer kleinen Handlaterne angemorst wurde. Darauf war ich vorbereitet. Mein Signalgast auf dem Scheinwerferpodest meldete mit einer in solchen Momenten wohltuenden, jugendfrischen vergnügten Stimme: „Der Engländer macht Erkennungssignal ‚Otto‘, Herr Kapitänleutnant, was soll ich antworten?“ „Dasselbe, Sie Heldensohn“, denn ich hatte ihm ausdrücklich vorher befohlen, er solle stumpfsinnig nach einem Anruf *denselben* Buchstaben erst einmal zurückmachen, damit der Feind annehme, er würde *auch* angemorst und zum mindesten etwas Zeit gewonnen würde. Er machte nun brav „Otto“ (drei lange Blinke) und ich wiederholte dasselbe, worauf der Engländer nochmals „Otto“ machte. Als er aber zum dritten Male die Handlaterne blinken ließ, da tönte bereits meine Hupe als Feuersignal zum erstenmal über das Boot und der erste Torpedo aus dem vorderen Steuerbordrohr fuhr dem Engländer auf 300 m in die Seiten. Wenige Sekunden später der zweite und dritte, jedesmal auf das Signal mit der Hupe, das ich mir doch nicht nehmen ließ, hell über mein Boot ertönen zu lassen, nachdem ich es so viel hundert Male im Frieden auf den Schießplätzen der Flensburger Föhrde und Geltinger Bucht bei friedlichem Angriff hatte erschallen lassen. Alle drei Schuß trafen mit lautem Knall, bei dem dritten, der anscheinend eine Munitionskammer im Achterschiff gefaßt hatte, schlug eine hohe Flamme bis zur Mastspitze des Großmastes empor, der im Feuer zusammenbrach. Im übrigen habe ich nicht mehr viel gesehen. Das ganze Schiff, in schwarzen Rauch gehüllt, legte sich sehr stark nach Steuerbord über, es gab einen ungeheuren Lärm, die Scheinwerfer der dahinter liegenden Schiffe leuchteten, dazwischen wurde wahllos geschossen, sowohl von den Schiffen, wie auch von den englischen und türkischen Batterien an Land, da kein Mensch natürlich wußte, was eigentlich geschehen war, als die Stille der Nacht, es war gerade 1,7 Uhr vormittags am Himmelfahrtstage, Donnerstag den 13. Mai 1915, durch die drei aufeinander folgenden Detonationen jäh unterbrochen worden war.

Meine drei Torpedos war ich in Ehren los geworden. Der geringen Sprengladung der türkischen Torpedos wegen mußte ich zur Sicherheit alle drei Stück für ein Linienschiff hergeben, da die bloße Beschädigung einen Erfolg nicht bedeutet hätte. Eine weitere Verwendung noch in dieser Nacht kam daher nicht mehr in Frage. Ich schlängelte mich daher im Scheinwerferlicht zwischen unter-

dessen von allen Seiten heraneilenden Fahrzeugen eiligst wieder nach dem europäischen Ufer durch, um denselben Kurs, den ich ja auf der Hinfahrt als minenfrei erprobt, auch auf der Rückfahrt zu benutzen. Rücksicht auf die Schornsteine brauchte ich jetzt nicht mehr zu nehmen, lustig sprühten die Funken des mit äußerster Kraft dahinsausenden Bootes zum Himmel. Von Land wurde ich anscheinend für einen Engländer gehalten und von den türkischen Landstellungen aus mit einigen liebenswürdigen Maschinengewehr- und Flintenkugeln bedacht. Nach wenigen Minuten hatte ich meinen Ankerplatz bei Suandere erreicht und machte dort außerhalb der türkischen Minensperren Halt, um mir die Sache zunächst einmal in Ruhe anzusehen, denn in der Meerenge herrschte anscheinend noch ein wilder Betrieb. Scheinwerfer, Kanonenschüsse von allen Seiten, so daß ich es auch nicht geraten hielt, sofort einzulaufen, da ich von den türkischen Batterien beim besten Willen nicht verlangen konnte, daß sie mich als Freund erkennen und behandeln würden. In solchen Zweifelfällen trifft aber in der Regel auch die Kugel des schlechtesten Schützen. Es war außerdem unterdessen 2 Uhr morgens geworden, so daß es bis zum Hellwerden doch nicht mehr lange dauern würde. Einmal sahen wir in einiger Entfernung mehrere feindliche Zerstörer die Gegend absuchen, ohne uns zu entdecken. Allmählich wurde es aber ruhiger und die Stille der Nacht legte sich wie ein Vorhang nach beendetem Theaterstück über die Szene. In dieser Nacht schliefen wir nicht mehr. Wir saßen zusammen auf der Brücke, Achmeds freundliches Gesicht strahlte, und er hatte mir bei einer Tasse des unvermeidlichen türkischen Kaffees soeben in längerer philosophischer Rede auseinandergesetzt, daß er und ich und wir alle doch wirklich gute Leute sein müßten, da uns Allah so sichtbarlich geschützt, denn Allah hülfe immer den braven und frommen Menschen. Worauf ich nur ergänzend hinzufügte, daß dazu aber auch gut in Ordnung gebrachte Torpedos, anständige Geschütze, zielsichere Rohrmeister und sauber bediente Feuer gehörten. Auch damit war er durchaus einverstanden.

Als die ersten Strahlen der aufgehenden Sonne über die aus jahrtausendalter Geschichte bekannten Berge des alten Troja und dieser klassischen Orte, in deren Umgebung unsere Kämpfe sich abspielten, aufgingen, lief ich mit „Muavenet" um 5 Uhr morgens nach Chanak ein und ging dort zu Anker. Hier erhielt ich das erste Funkentelegramm meines verehrten Admirals, dem ich sofort nach dem Angriff offen die Versenkung eines Linienschiffes gemeldet hatte, um im Falle meines Nichtzurückkommens den Engländern die Möglichkeit einer Verschleierung zu nehmen. „Gut gemacht, Muavenet", war sein Inhalt. Nach dem traditionellen Torpedobootsfrühstück, das diesmal der Bursche Siemß mit besonderer Liebe und erhöhter Spiegeleierzahl anrichtete, gingen Brami und ich an Land, um dort Näheres über die Nacht zu erfahren. Auf beiden Seiten der Meer-

engen hatte man in den Schützengräben den Untergang und die Detonationen beobachtet und mit lauten Hurras die Vernichtung des Schiffes begrüßt, dessen Feuer die armen türkischen Infanteristen sogar in der Nacht nicht zur Ruhe hatte kommen lassen. Als die Sonne hell am Himmel stand, stieg ein Flugzeug auf und stellte fest, daß dort, wo nachts das Schiff geankert hatte, der für den Untergang typische große Fleck der ausgelaufenen Öle und Petroleumvorräte als Grabmal die Wasseroberfläche bedeckte. An der Vernichtung war daher kein Zweifel.

Mittags trat ich mit „Muavenet" die Rückfahrt nach Konstantinopel an. Wie ein Lauffeuer war von unserem Erfolge die Kunde vorausgeeilt. Wo wir vorbei kamen, flaggten die Fahrzeuge und Schiffe über die Toppen und grüßten mit lauten Hurras. In Pascha Liman machten wir am Nachmittag einen kurzen Aufenthalt, um die dort zurückgelassenen Torpedoboote über die weitere Verwendung im Unterseebootsabwehrdienst zu instruieren. Hier wurde auch von der türkischen Besatzung durch Schlachten eines Hammels und Verspritzen seines Blutes an den Mündungen der drei siegreichen Torpedorohre der Dankgottesdienst für den bescherten Erfolg abgehalten. Dann liefen wir am Freitag, dem türkischen Sonntag, vormittags in den Bosporus ein. Die Sonne schien auf die goldenen Kuppeln der Moscheen, es war ein Tag, wie ihn so strahlend und schön nur der südliche Himmel zaubern kann. Die Gärten des Bosporus alle in Blumen getaucht, dazwischen als weiße und rote Flecken die schmucken türkischen Holzhäuser und die weißen Marmorpaläste des Sultans. Alle Hafendampfer bis an die Mastspitzen beflaggt, voll jubelnder Menschen. Auf der „Goeben" war die Besatzung in Paradeaufstellung am Heck angetreten, die Musik spielte, drei Hurras erschallten, als wir mit den drei querab geschwenkten leeren Torpedorohren, am Heck vorbei, längsseit unserer Flottille gingen. Meinem türkischen Rudergänger, demselben, der im Gefecht und beim Angriff das Boot gesteuert, liefen die hellen Tränen über die Backen und er hätte beinah zu guter Letzt noch durch falsches Ruderlegen den Kai gerammt. Es war ein stolzer militärischer Moment gemeinsamer treuer Waffenkameradschaft für uns und die Türken. Darüber hinaus aber blieb für uns alle die Vernichtung des „Goliath" — erst in Konstantinopel erfuhren wir Name und Art unseres Gegners — eine Lebenserinnerung, die unvergeßlich sein wird. Am selben Nachmittage erhielt ich auf telegraphischen Befehl unseres Kaisers von Admiral Souchon das Eiserne Kreuz I. Klasse, die ganze Besatzung dasselbe II. Klasse. Vom Sultan wurden wir mit Orden und Uhren reich beschenkt und in einem besonderen Empfang, an dem auch die ganze Besatzung teilnahm, sagte er uns noch persönlich für die seiner in schwerem Kampfe stehenden Armee geschaffene Entlastung seinen kaiserlichen Dank. Seit diesem Tage hörte das Nachtfeuer der Schiffe auf die Land-

stellungen auf, zwei Wochen später erschien der siegreiche Hersing mit seinem Unterseeboot „U 21" und brachte in derselben Gegend zwei weitere englische Linienschiffe „Triumph" und „Majestic" zur Strecke, worauf die Hauptgefahr von See aus endgültig abgewehrt war.

Wenn man sich wieder in diese schöne Vergangenheit versenkt, so kommt es einem vor, als ob man aus einer alten Eichentruhe vergilbte Briefe längst Verstorbener lese. Trotzdem werden diese Erinnerungen einmal wieder Leben bekommen, denn die Taten unseres braven Volkes, die es in seinem Verteidigungskampfe um Land und Heimat in allen Ländern der Erde getan hat, werden beständiger sein als des kleinmütigen Tages leicht vergängliche Meinungen und Stimmungen. Was da unten in der Türkei, wie überall in der Welt, unsere Mannschaften an selbstloser Hingabe für ihr Vaterland Unsterbliches geleistet haben, das kann nicht untergehen und wird, so sicher es ein ewiges Weltenschicksal und Weltengericht gibt, einmal wieder zu seinem Rechte kommen. Die Jugend ist dabei unsere Zukunft und unsere Hoffnung. Ihr vertrauen wir daher auch unsere Kriegserinnerungen als unser heiligstes Vermächtnis an. Im Botschaftsgarten zu Therapia, auf der höchsten Erhebung, steht ein einfacher Marmorobelisk zur Erinnerung an Helmuth von Moltke, unseren größten Feldherrn und den ersten Lehrmeister und Berater der türkischen Wehrmacht. Es ist wohl der schönste Platz am ganzen Bosporus. Man sieht über das am Fuße der Abhänge dahinströmende Wasser auf der einen Seite in schmalem Ausschnitt zwischen zypressenbewachsenen Höhen in der Ferne die weite Fläche des Schwarzen Meeres, auf der anderen Seite nach Osten das schneebedeckte Haupt des bei Brussa liegenden asiatischen Olymps. Hier liegen unsere deutschen Kameraden begraben, die unter der türkischen Flagge an Bord der Schiffe den Heldentod starben. Zuerst waren es Matrosen der „Goeben" und „Breslau", der Minensuchboote und der Flottille, die dort unter dem vom versch ollenen Minenleger „Nilufer" angetriebenen Rettungsring ruhten. Dann kamen auf schmucklosen Kreuzen die in der Geschichte verewigten Namen des alten Generalfeldmarschalls Freiherrn von der Goltz, des Botschafters von Wangenheim und vieler anderer hinzu. Treu halten sie alle da unten Wacht und erwarten von uns Lebenden und den Nachkommenden, daß ihr Leben, ihre Taten und ihr Sterben nicht umsonst waren.

# Mit dem Marinekorps vor Antwerpen und in Flanderns Dünen.

Von Kapitän zur See a. D. Hugo v. Waldeyer-Hartz,
damals Abteilungskommandeur einer Matrosen-Artillerie-Abteilung in Flandern.

Im Reichsmarineamt, wenig mehr als 14 Tage nach Kriegsausbruch, eine feierliche Sitzung. Exzellenz von Tirpitz ist aus dem Großen Hauptquartier zurückgekehrt, sämtliche Immediatstellen der Marine haben Vertreter entsandt. Worum es sich handelt, jeder von den Beteiligten weiß es, und doch — in manche Köpfe will die geplante Maßnahme nicht recht hinein. Es handelt sich um etwas völlig Unvorhergesehenes, Überraschendes...

Der Großadmiral ergreift das Wort, Spannung auf allen Zügen: „Meine Herren, Seine Majestät haben befohlen, es ist seitens der Marine ein Expeditionskorps für Flandern auszurüsten. Ich bemerke ausdrücklich — es steht hier nicht mehr zur Debatte, ob es geschehen soll oder nicht, sondern nur die Frage ist zu prüfen, wie und wie schnell die Entsendung geleistet werden kann!"

Von verschiedenen Seiten kommen Einwendungen. Pflichtgemäß erfolgen sie. Die Aufstellung eines Expeditionskorps, das greift doch über den Rahmen der beabsichtigten Verwendung der Marine erheblich hinaus! Sind Kiel und Wilhelmshaven sicher vor feindlichen Angriffen? Darf man die Hauptstützpunkte unserer Flotte von einem gewichtigen Teil ihrer Deckungsstreitkräfte entblößen? Ist die Kriegslage schon soweit geklärt?

Mit wenigen Sätzen zerstreut Exzellenz von Tirpitz die Bedenken. Man spürt seinen weiten, zielsicheren Blick: Die Marine nach Flandern, Besetzung von Antwerpen, Ausnutzung der strategischen Lage an der flandrischen Küste, deutsche Torpedoboote, U-Boote und Minenleger im englischen Kanal — — — manchem wird heiß bei solchen Gedanken, rasche und klare Arbeit wird geleistet. Das Expeditionskorps marschiert auf dem Papier auf. Ende August schon rollen die ersten Staffeln ab, obwohl die feldmarschmäßige Ausrüstung improvisiert werden mußte, und am 10. September pfeifen im Kampf um Löwen die Kugeln der Feuertaufe. Mitte September ist die erste Marinedivision mit ihren 17000 Mann im Felde, Mitte Oktober wird eine zweite Division in Stärke von 20000 Mann aufgestellt. Das gesamte Korps steht unter dem Befehl des Admirals Ludwig von Schröder.

* * *

Die Feuertaufe — fast noch im rollenden Eisenbahnzug ward sie empfangen. Die Belgier stießen von Antwerpen aus vor, besetzten Merchtem und nach hartem Kampfe Aerschot, wollten die Bahn nach Brüssel zerstören, auf der die VII. Armee im Durchtransport war, und gedachten nach Brüssel durchzubrechen, das nur darauf wartete, sich zu erheben. Seesoldaten und Matrosenartilleristen, Leute wie sie prächtiger die Garde nicht kannte, stemmten sich im Verein mit Landsturm und Landwehr den Belgiern entgegen, Teile der VII. Armee halfen, über Overdevaert und Thildonck wurde der Feind zurückgetrieben, so stark auch seine Überlegenheit an Artillerie war. Vier Tage dauerte der ungleiche Kampf, unser blieb der Sieg.

Dann schloß sich der Ring um Antwerpen. Ein ungeheurer Drang nach vorwärts lag in den Mannschaften. „Das Ausland hat sich über uns Sozialdemokraten gründlich getäuscht", so sagten sie. Heilig glühte die Flamme der Vaterlandsliebe, und es herrschte eine Manneszucht, die Gehorchen und Befehlen leicht machte. Ein gesundes und natürliches Empfinden lebte in allen Leuten, sie waren froh, aus der Stickluft der Parteiatmosphäre heraus zu sein. „Neu-Deutschland" las man überall an den Wärterhäusern der Bahn, und erbeutete Lokomotiven mußten sich auf der Schwärze ihres Kesselleibes die Kreideaufschrift gefallen lassen: „Ich war ein Belgier, will ein Preuße sein!"

Die 1. Marinedivision deckte die linke Flanke des III. Reservekorps, als der Sturm auf Antwerpen begann. Während der Nacht hatten die Scheinwerfer der belagerten Festung den herbstklaren Himmel nach Fliegern abgesucht. In das graue Morgengewölk legte die Sonne eine goldene Bresche. Aus den Gräben wuchsen Tausende von Männerleibern empor. Geschlossene Reserven folgten. Nach einheitlichem Plan geleitet, vom unerschütterlichen Willen zu siegen beseelt, rückten die Massen vor.

Die Seesoldaten — gern hören sie sich nach ihrer Uniform die schwarzen Jäger nennen — nehmen den Eisenbahndamm bei Hofstade und besetzen nach heftigem Häuserkampf die Orte Geerdeghem und Muysenstraet. Über Sempst und Klempoel prasseln belgische Schrapnellkugeln. Sie halten die stürmenden Matrosenartilleristen nicht auf. Nach Mecheln, dem Hauptstützpunkt des Feindes, senden deutsche 21-cm-Mörser ihre schweren Grüße. Heftig antwortet die belgische Artillerie, die gut geleitet wird — kein Wunder, sie kennt Weg und Steg im Gelände — und außerdem zahlenmäßig überlegen ist.

In den nächsten Tagen geht es weiter, unaufhaltsam, trotz hartnäckigem Widerstande. Gewaltige Forts, erst in jüngster Zeit entstanden, lassen sich nur schwer niederkämpfen. Aus verschiedenen Ortschaften, so aus Elsestraet, muß der Feind mit blanker Waffe vertrieben werden. Die Matrosenartilleristen kommen vor dem Über-

schwemmungsgebiet im Netheabschnitt zum Stehen. Wenige hundert Meter vorm Fort Waelhem und der Panzerredoute Chemin de Fer graben sich die Seesoldaten ein. Zweimal prallen sie vergeblich vor. Um 5 Uhr nachmittags am 2. Oktober zeigt Waelhem die weiße Flagge. 550 Gefangene werden gemacht. Die Besatzung der Redoute zieht sich zurück, nachdem sie das zäh verteidigte Werk gesprengt hat.

Wenn die Sonne sinkt — es sind Herbsttage von unvergleichlicher Pracht und Schönheit — und das Nachtdunkel breitet unter dem glitzernden Sternenhimmel seine schwarzen Laken über das Land, dann glüht und lodert es an vielen Stellen gespenstisch auf. Aus brennenden Scheunen quillt dichter, schwerer Rauch. Wie eine Mauer lagert er sich und versperrt die Sicht. Bunte Leuchtkugeln irren empor und überkreuzen sich hoch in der Luft. Noch immer wischt von Antwerpen aus der Scheinwerfer hin und her.

Eine weitere Truppenstaffel ist aus Kiel und Wilhelmshaven eingetroffen. Zu den Seesoldaten und Matrosenartilleristen treten Matrosen in Stärke eines Regiments. Bei Mecheln werden sie eingesetzt. Die alte Handelsstadt ist längst in unserer Hand. Mit ihrer ehrwürdigen Kathedrale beherrscht sie die ganze Gegend. Schußlöcher klaffen in den geweihten Mauern. Belgische Granaten haben sie gerissen, als die Stadt fluchtartig geräumt worden war. Aus dem Gotteshaus ist jeder Schmuck entfernt, die Belgier haben ihn geborgen. Kahl und nüchtern starren die Wände den Besucher an, und das Sonnenlicht fällt durch geborstene Scheiben. Schutt und Mauertrümmer bedecken an mehreren Stellen den Boden. Und doch nimmt der Deutsche die Mütze ab, wenn er eintritt. Er ehrt die Weihe der Stätte.

Man will die Nethe überschreiten. Allen brennt der Angriffsgeist bis in die Fingerspitzen. Jenseits des Flusses, in gedeckter Stellung sitzen Nester voll belgischer Artillerie. Und sie haben Munition genug, um 24 Stunden am Tage zu schießen. Wer sich am Südrande der Nethe zeigt, wird mit Geschossen überschüttet. Selbst auf einzelne Leute feuert der Feind. Immer wieder versuchen die über jedes Lob erhabenen braven Pioniere zum Brückenschlag zu kommen. Sie spüren, wie hinter ihnen die Seesoldaten zum Angriff drängen. Aber die Zugänge zu den Brückenstellen sind nur schmal und werden derart heftig unter feindlichem Maschinengewehr- und Infanteriefeuer gehalten, daß es über Menschenvermögen geht, hier vorzukommen. Soviel Brückenmaterial auch herangebracht wird, es wird den Leuten unter den Händen in Trümmer geschossen und versinkt im Schlick des Ufers. Doch fest verbissen bleiben die vorgeschobenen Abteilungen unter Oberstleutnant von Götze am Südrande der Nethe liegen und warten auf ihre Stunde. Aber auch am folgenden Tage kommt die tapfere Truppe nicht weiter. Das Sumpfgelände der Nethe widerstrebt

hier jedem Brückenschlag. Und ohne Artillerie ist die starke Stellung des Feindes nicht zu erschüttern.

Der rechte Flügel der Angriffstruppen, die 5. Reservedivision, ist inzwischen vorgebrochen. Bei Duffel hat sie die Nethe überschritten. Vier Bataillone Marineinfanterie folgen ihr. Der Feind weicht dem starken, wieder belebten Druck. Oberstleutant von Götze kann melden, daß auch vor seiner Front die belgische Stellung brüchig wird. Bei Cuykerstraet überschreiten auch hier Seesoldaten das Nethehindernis. In panikartiger Flucht räumt der Feind das Feld. Maschinengewehre und Geschütze werden als Beute eingebracht. So eilig hat es der Belgier sich zurückzuziehen, daß die Fühlung mit ihm verloren geht. Selbst starke Kavallerieaufklärung vermag sie zunächst nicht aufzunehmen. Auch dort, wo die Matrosenartillerie-Brigade unter Führung des Kapitäns zur See Herr sich festgesetzt hat, gibt der Feind unter Einwirkung des starken östlichen Flankendrucks seine Stellungen preis. Heyndonck, Willebroek und Blaesveld, von wo aus ein wütendes Artilleriefeuer gesprochen hatte, werden als frei gemeldet. Mit dem Glockenschlage zwölf in der Nacht vom 7. zum 8. Oktober beginnt die Beschießung von Antwerpen. In elftägigem Sturmlauf ist der äußere Verteidigungsgürtel der mächtigen Festung überrannt.

Um den Abzug der feindlichen Armee nach Westen zu erschweren, wird von den schwachen Einschließungstruppen die 4. Ersatzdivision abgezweigt und über Termonde in nördlicher Richtung vorgetrieben. General von Beseler will mit seiner kleinen Schar — an der Größe Antwerpens gemessen ist es nicht mehr als ein Häuflein — das Unmögliche möglich machen und ganze Arbeit leisten; nicht nur die Festung will er bezwingen, sondern auch ihre Verteidigungsarmee mit Mann und Maus gefangennehmen. Die Abzweigung der Ersatzdivision weist den Marinetruppen einen größeren Gefechtsabschnitt zu. Sie haben nunmehr die ganze Fläche zwischen dem Willebroeck-Kanal und der Schelde zu besetzen. Buntscheckig ist die Marinedivision zusammengestellt. Was mobilmachungsmäßig zur Deckung der Landfronten der beiden Hauptkriegshäfen gehört, ist mit nach Flandern gerückt.

Am 8. Oktober kapituliert Fort Breendonck. 300 Gefangene werden gemacht, am folgenden Tage häufen sich die Meldungen, daß auch die inneren Forts vom Feinde geräumt seien. Immer enger preßt sich der Belagerungsring an die Stadt heran. Am 11. Oktober streckt das letzte der Forts die Waffen, Antwerpen ist unser! Die Truppen marschieren ein. Es hat in den letzten Tagen noch manchen blutigen Strauß gesetzt. Nun hämmern die schweren Schuhe der Sieger auf dem Pflaster der Stadt im Parademarsch. Und zwischen den Häuserwänden schmettert der helle Schall jubelnder deutscher Militärmusik. Ein Werk ist geglückt, beispiellos kühn in seiner Anlage, aber aufgebaut auf einem Fundament, das den Er-

folg verbürgte, auf deutscher Waffentüchtigkeit. Mit insgesamt 50000 Mann ist in 14 Tagen eine Festung bezwungen, die nach Stärke und Ausdehnung zu den mächtigsten der Welt gehörte, ein Bollwerk, auf dessen Widerstandskraft nicht nur Belgien, nein der gesamte Feindbund seine besonderen Hoffnungen gesetzt hatte. Antwerpen bedrohte vom Norden aus den Rücken unseres siegreichen Heeres. Von Antwerpen aus konnte jederzeit ein Angriff auf die so außerordentlich wichtige Eisenbahnlinie Lüttich—Brüssel unternommen werden. Zur Verlängerung des linken Flügels der französischen Heeresmassen waren die ersten Divisionen des englischen Heeres auf Frankreichs Boden gelandet worden. Für weiteren Nachschub hätte man sicherlich Antwerpen ausgenutzt. Dieselben Leute, die sich das mehr als unbesonnene Wort eines deutschen Staatsmannes noch immer zunutze machen, um aus dem Tränensack ihres Völkerrechtsempfindens eine Zähre nach der anderen über das von Deutschland an Belgien verübte Unrecht hervorzupressen, sie hätten nicht eine Sekunde gezögert, die auf dem Besitz der Scheldemündung beruhende Neutralität Hollands zu mißachten, wenn die Wahrung des eigenen Vorteils in Frage gekommen wäre. Man komme nicht mit der Einwendung, England habe doch den oft erwogenen Plan, von der Scheldemündung aus in den Rücken unserer Flandernfront zu gelangen, auch später nicht ausgeführt! Richtig ist das schon, nur daß sich zweierlei zur Entkräftung des Einwandes sagen läßt: einmal war für England die Unternehmung mit dem Augenblick außerordentlich erschwert, wo wir die flandrische Küste behaupteten, und zum anderen war die Unternehmung entwertet, als sich Antwerpen nicht mehr in belgischen Händen befand. Umsonst ist Churchill in jenen Schreckenstagen nicht nach Antwerpen geeilt, als die Panzerwerke der großen Scheldefestung vor der deutschen Artillerie in überraschend kurzer Zeit dahinsanken und die belgische Infanterie wie Herbstblätter, die der Wind fortwirbelt, vorm deutschen Angriff wichen. Es blieb nur das Aufflackern einer schwachen Hoffnung, als der vielgewandte englische Minister mit dem Expeditionskorps der britischen Marine paradierte. Die Leute haben sich nicht schlecht geschlagen. Aber unsere schlugen sich zehnmal besser. Und einen hellen, ehrlichen Jubel gab es, als unsere Marine britische Seeleute zu Gefangenen machte.

Der Fall von Antwerpen ist in der Hochflut der Ereignisse der ersten Kriegsmonate, über denen die Sonne von Tannenberg am hellsten strahlte, vielleicht zu wenig hervorgetreten. Es war eine Waffentat erster Ordnung, die nicht nur ihren genialen Führer, den General von Beseler, sondern im gleichen Maße seine Truppen lobt. Man denke — nur 50000 Mann! Und darunter 17000 Mann Marine, die für derartige Unternehmungen nicht ausgerüstet, zum Teil nicht einmal vorgebildet waren. Und doch ist das Werk geglückt, in überraschend kurzer Zeit geglückt, weil wir

einig waren und an unseren Sieg glaubten, weil jede Parteipolitik daheim und in den Schützengräben schwieg und deutsches Herz zu deutschem Herzen schlug, und weil das schleichende Gift der feindlichen Lügenhetze noch nicht in unsere Reihen eingedrungen war.

Einen Blutzoll von 660 Toten und Verwundeten hatte die Marinedivision vor Antwerpen entrichten müssen. Er wurde gern und freudig gebracht, denn alles strebte zum Ganzen. Stadt und Festung wurden unter den Befehl von Admiral von Schröder gestellt. Das III. Reservekorps marschierte nach Südwesten ab, dem weichenden Feind auf den Fersen. Ihn abzuschneiden, war mit den wenigen Truppen leider nicht geglückt.

Und nun sei noch eine Tatsache erwähnt, die wenig bekannt ist und doch dazu herhalten darf, davon zu sprechen, daß auch die Marine im Landkriege ein neues gutes Reis auf den Stamm „Heereswissenschaft" gepfropft hat. Unter den mannigfachen Dienstzweigen, die in Friedenszeiten an Bord unserer Kriegsschiffe betrieben worden sind, spielte auch der sogenannte Landungsdienst eine gewisse, wenn auch nur bescheidene Rolle. Er wurde von dem Landungskorps ausgeführt, dessen Aufgabe es war, hauptsächlich bei kolonialen Unternehmungen zu wirken. Das Landungskorps eines Schiffes war nun aber nicht nur aus Schützenzügen zusammengestellt; es traten vielmehr Signaltrupps, Pioniere, in Gestalt von Zimmerleuten und Heizern, Krankenträger und vor allem Artillerie hinzu. Die Waffe der Landungsartillerie war eine 6-cm-Kanone; und diese kleinen, handlichen Geschütze waren es, die unsere Leute in Flandern, wenn irgend möglich innerhalb der Schützenlinien, mit sich führten. Von Menschenkraft gezogen und geschoben haben sie den Sturm auf Antwerpen mitgemacht. Erst wurden sie bespöttelt, später gewann auch die Armee Interesse an ihnen, und mit dem Widerstand der belgischen Infanterie war es allemal schnell vorüber, wenn die 6-cm-Granaten oder Sprenggranaten unter kurzem Geblaff ihre Grüße sandten. Der Gedanke des mit der Infanterie vorgehenden leichten Geschützes ist später erheblich erweitert worden. Wir wissen aus den letzten gewaltigen Kämpfen an der Westfront, daß die Artillerie sich nicht mehr damit begnügte, der Infanterie den Weg zu bahnen. Überall wurde Angriffsartillerie bereitgestellt, die zusammen mit der Infanterie vorbrach, um ihre Stoßkraft zu verstärken.

Wie bereits erwähnt, gelang es den schwachen Einschließungstruppen vor Antwerpen schon aus räumlichen Gründen nicht, den Abmarsch eines größeren Teils der belgischen Armee einschließlich der Engländer zu verhindern. Mit äußerster Kühnheit durchgeführte Versuche, den Feind in der Gegend von Melle und Quatrecht am Weitermarsch zu verhindern, scheiterten infolge der zahlenmäßigen Unterlegenheit der auf unserer Seite verfügbaren Truppen. Die Landwehrbrigade Jung hatte hierbei schwere und heiße Tage. Beim

Generalgouvernement in Brüssel ging die Sorge um sie um. Der Generalfeldmarschall von der Goltz fuhr persönlich zur Front, dorthin, wo es am heißesten herging. Der alte Herr schonte sich nicht. Wenn irgendwo in erreichbarer Nähe der Kampflärm tobte, dann hielt es ihn nicht hinterm Schreibtisch. Trotz seinem Äußeren, das ihn einem Gelehrten ähnlich machte, war er eine Kampfnatur; nicht hitzig und stürmisch, sondern ruhig und abgeklärt, aber von jener Art, die in jedes Soldatenherz den Zauber vollsten Vertrauens goß. Und vom selben Schlage war Generalmajor Jung. Mitten im Häuserkampf um Quatrecht überbringt ihm ein Mann eine Meldung. Im Sprechen sinkt er getroffen zur Erde und ist tot. Da nimmt der General seine Mütze ab und betet für den Gefallenen ein Vaterunser, vom ersten bis zum letzten Wort. Dann erst ergehen seine weiteren Befehle.

In Brüssel sorgte man sich, wie gesagt, um das Schicksal der tapferen Brigade Jung. Was an Truppen verfügbar war — man harkte die Kasernen bis zum letzten brauchbaren Mann aus, trotzdem kam nicht viel zusammen — wurde zur Unterstützung geschickt. Von der Marinedivision befand sich in Brüssel eine Etappenformation, die mit der Aufstellung von Fuhrparkkolonnen beschäftigt war. Auch hier ließ man alles stehen und liegen, und wer konnte, griff zum Gewehr. Eine kriegsstarke Kompagnie kam zusammen. Sie sollte so schnell wie nur irgend möglich mit der Bahn nach Quatrecht befördert werden. —

Auf dem Nordbahnhof in Brüssel herrscht Hochbetrieb, kaum daß die einzelnen Züge sich noch entwirren lassen. Nachschub über Nachschub kommt von der Heimat angerollt, tausenderlei Dinge und Sachen. Wenn es trotzdem gelingt, die Ordnung leidlich aufrechtzuerhalten, so bewähren sich auch hier deutsche Gründlichkeit und Tüchtigkeit.

„Ich brauche für 250 Mann einen Zug in Richtung Quatrecht, Befehl vom Generalgouvernement!" In der Annahme, daß sich nunmehr der gesamte Nordbahnhof mit allen seinen Einrichtungen ihm zur Verfügung stellen würde, schwenkt der Führer der zusammengestellten Matrosenkompagnie einen Zettel mit dem für ihn gültigen Befehl.

Kopfschüttelnd sieht der diensttuende Beamte den Kapitänleutnant der Seewehr an. „Gern," sagt er, „das soll wohl so sein. Wagen gibt es genug, auch Lokomotiven. Aber Personal, Zugführer und Heizer —"

„Wenn's weiter nichts ist!" Lachend wendet sich der Kapitänleutnant seinen Leuten zu. „Wer will Zugführer spielen? Wer will Lokomotivführer sein?"

Im Handumdrehen sind ein Maschinistenmaat und zwei Heizer ausgesucht. Lokomotive und Wagen werden zusammengestellt. Das Bahnpersonal braucht sich um nichts mehr zu kümmern. Und nach

denkbar kürzester Frist verläßt der Marinezug unter eigener Regie den Bahnhof. Den Leuten lacht nur so die Freude aus dem Gesicht. Denn immer, wo es etwas Besonderes gibt, sind unsere Blaujacken gern dabei.

Merkwürdig, mit Halloh und lautem Jubelgeschrei, mit Tücherschwenken und freundlichem Augengruß kommt überall die belgische Bevölkerung entgegen. Die Fahrt wird zum reinsten Triumphzuge, je weiter man nach Westen vordringt. Niemand vermag sich einen rechten Vers daraus zu machen, bis ein einziges Wort die Aufklärung bringt. „Les Anglais, les Anglais!" hört man rufen. Unsere Blaujacken, die niemand hier vermutet, werden für Engländer gehalten. Man gönnt den Einheimischen ihr Vergnügen und zieht beim Rangieren des Zuges seinen Vorteil daraus.

Als die Kompagnie nach verhältnismäßig schneller Fahrt am Ziel ankommt, besteht für die tapfere Brigade Jung keine Gefahr mehr. Sie hat sich eingegraben, der Feind zieht ab. Einen neuen Angriff wagt er nicht mehr.

In dem eroberten Antwerpen gab es für die Marinemannschaften eine Fülle zu tun, aber doch nicht so viel, daß alle volle Beschäftigung fanden. Werftpersonal wurde zurückgelassen, um die Antwerpener Hafenanlagen nutzbar zu machen. Die Kampftruppen unter Admiral von Schröder drängten aber auf der Rückzugslinie des Feindes nach Westen nach. Brügge und Ostende war ihr Ziel, an der flandrischen Küste wollte man seßhaft werden, um dort seine besten Kräfte zu zeigen, angesichts der See, auf der man heimisch war.

Und es wurde eine wahre Feierstunde, als man zum ersten Male vom Dünenrande aus das graue Nordseewasser erblickte, als man den rauschenden Meeresatem vernahm und britische Kreuzer und Torpedoboote erspähte, die mit langsamer Fahrt, in der Ferne nur wie Schatten wirkend, auf und ab patrouillierten. Ja, wie eine Feierstunde überkam es uns! In den langen Jahren unserer Dienstzeit waren wir älteren zu vielen Malen, auf der Ausreise oder Heimkehr begriffen, in eben jenen Gewässern gefahren. Nun stand man an der Küste und war ihrer Herr geworden als Sieger im Kampf um die gerechte Sache. Das mußte feierlich stimmen!

Lange vor Kriegsausbruch hatte die englische Lügenpropaganda gegen uns eingesetzt. Angedichtet wurde uns die Geschmacklosigkeit, die unverfälscht den Stempel britischer Geistesverfassung trägt, wir ließen an Bord der deutschen Schiffe keine festliche Gelegenheit vorübergehen, ohne auf den Tag des blutigen Zusammenstoßes mit England unsere Gläser zu leeren. „To the day", so lautete der für uns erfundene Trinkspruch. Und wie sehr man darauf aus war, die Anschwärzung unters eigene Volk zu bringen, lehrte ein Vorfall echt chauvinistischer Art, der sich in dem weltentlegenen Hafenstädtchen Pembroke Dock im Jahre 1912 abspielte.

Deutsche Marineoffiziere, die zur Besatzung eines auf Reede liegenden Schulkreuzers gehörten, begaben sich damals in Uniform an Land, um der Einladung eines Offizierkasinos der britischen Armee Folge zu leisten. Kaum hatten sie die Dampfpinasse verlassen, als schmutzige, verwahrloste Gassenjugend sie umschwärmte und ihnen immer wieder aufreizend und frech, „to the day, to the day" entgegenbrüllte.

Gewiß, sachlich und ernst haben wir deutschen Marineoffiziere oft genug darüber gesprochen, daß der Gegensatz zu England zum Austrag mit den Waffen führen könnte. Lehrmeisterin war uns dabei die Geschichte, die an drei monumentalen Beispielen, an der Vergewaltigung Spaniens, an der Erdrosselung der Niederlande und an der Mattsetzung Frankreichs lehrt, daß das eigennützigste und hochmütigste aller Völker jeden ernsthaften Nebenbuhler auf See zu vernichten wußte, um mit kaum zu überbietender Dreistigkeit der Menschheit das Dogma einzubläuen, es sei von der Weltenordnung bestimmt, daß Großbritannien die Meere beherrsche. Wir von der Marine waren in anderen Anschauungen groß geworden. Wir sagten uns, daß das große geeinte deutsche Reich seine Lungen mit Seeluft füllen mußte, wollte es so weiter bestehen, wie es der Reichsschmied Bismarck zusammengeschweißt und zurechtgehämmert hatte. Uns war heilige Überzeugung, daß auch deutsche Art und Tüchtigkeit dazu berufen seien, übersee zu wirken. Und hätten wir es nur geglaubt, wir hätten es bald als Wissen in uns aufgenommen, denn auf jedem Meere grüßte uns die schwarz-weiß-rote Handelsflagge, in jedem Hafen war sie vertreten, und was man über sie hörte, war immer wieder eitel Preisen und Rühmen. Und nun war zur Tatsache geworden, worüber man so oft gesprochen hatte, die Kräfte des Krieges waren entfesselt! Deutschland und England rangen miteinander, der eine um die Freiheit der Meere, der andere um die seit Jahrhunderten angemaßte Seeherrschaft.

Wir standen lange auf den Dünen und starrten über die See hinweg; in dem Gedanken, daß die Stunde gekommen war, die die Entscheidung bringen sollte, ob britische Anmaßung noch weiterhin zu dulden wäre oder nicht, schlug uns das Herz höher.

Am Leuchtturm von Ostende hatten unsere Leute ein paar belgische Geschütze kleinsten Kalibers aufgestellt, die irgendwo erbeutet waren. In den Dünenkamm hatte sich eine Batterie Feldartillerie eingegraben. Unten scharrten die Rosse. Und von Gent her war Fußartillerie aus Swinemünde mit 10-cm-Geschützen im Anmarsch. Das war alles, womit wir in den ersten Wochen die flandrische Küste artilleristisch deckten. Aber ein Angriff seitens der Engländer unter dem Schutze ihrer Flotte erfolgte nicht. Damals war jene Überlegenheit an der Masse technischer Kriegsmittel noch nicht eingetreten, die später die Wage der Kräfte zur Schwebe brachte. Damals stand noch Mann gegen Mann, und da wagten sie es nicht, sich angriffsweise mit

uns zu messen. Durch Belgien hatten wir sie vor uns hergetrieben wie die Spreu vorm Winde. Just zur rechten Stunde war die Marine in Flandern eingesetzt worden. Wer noch Zweifel im Herzen tragen mochte, ob es ein rechter Schritt gewesen war, Blaujacken im Landkriege zu verwenden, dem blies die Seebrise an der flandrischen Küste die letzte Besorgnis aus dem Sinn.

Doch nun möchte ich eines Mannes gedenken, mit dem mich ein besonderes Erlebnis verband. Eines Mannes, dessen Drang, zur Front zu kommen, kennzeichnend war für die Stimmung jener Tage.

Ich war nach manchem Hin und Her am 7. November 1914 Stadtkommandant von Ostende geworden. Es gab dort eine Menge zu tun. In einem Schulhause befand sich die Kommandantur. Gewaltige Vorräte, die in den Gasthöfen der eleganten Welt lagerten, mußten verwaltet werden, durchziehende Truppen heischten Quartier, unzählig waren die Spionagefälle. Zwei Tage versah ich erst meinen Dienst, als am Abend die Hauptstütze meines Bureaupersonals, ein Maschinistenmaat der Reserve, durchaus nicht aus meinem Zimmer weichen wollte. Der Unteroffizier, ein junger, stattlicher Mensch, hatte offenbar etwas auf dem Herzen. So fragte ich ihn: „Haben Sie noch etwas für mich?"

Er stellte sich kerzengerade hin: „Ich bitte, Herrn Kapitän in einer persönlichen Angelegenheit sprechen zu dürfen."

„Nun, was gibt es?"

Der Maschinistenmaat würgte am Wort. Sichtlich war ihm seine Anfrage peinlich. Fast rauh stieß er hervor: „Ich bitte Herrn Kapitän, mich zur Front zu entlassen!"

Auf ein solches Ansinnen war ich nicht vorbereitet. „Ich begreife Ihren Wunsch," entgegnete ich. „Aber sehen Sie — auch die Kommandantur will leben. Sie sind im Bureaudienst eingearbeitet, die anderen Hilfskräfte verstehen nicht viel davon —"

„Das ist ja mein Unglück!" klagte er. „Kaum war ich in Flandern angekommen, da nahm mich auch schon die Kommandantur Mecheln wahr. Und von dort bin ich hierhergeschickt. Ein Gewehr habe ich überhaupt noch nicht in der Hand gehabt —"

„Wohl, weil Sie technischer Unteroffizier sind...."

„Das bin ich gar nicht!"

Nun wuchs mein Erstaunen. „Sie tragen doch das Abzeichen!"

Da erzählte er mir, daß er vor Jahren Fähnrich bei der Armee gewesen sei und einer Handverletzung wegen seinen Abschied habe nehmen müssen. Schiffbau habe er studiert, worauf ihn das Bezirkskommando als zur Marine gehörig betrachtet und ohne viel Federlesen zu machen zum Maschinistenmaaten der Reserve umgestempelt habe. Er verfüge aber über keinerlei Kenntnisse im praktischen Maschinenwesen, jedoch ein Gewehr, das könne er noch immer handhaben, und auch eine Gruppe von Mannschaften wolle er zur Zu-

friedenheit führen... Seine Augen leuchteten: „Ohne das Eiserne Kreuz mag ich nicht nach Hause kommen!"

Ich sagte ihm Erfüllung seines Wunsches auf Abkommandierung zu, sobald ich nach ein paar Tagen besser eingearbeitet wäre, worauf er mich verließ.

Am nächsten Abend — es war der 10. November 1914 — erhielt ich den schriftlichen Befehl, aus allen kampffähigen Truppen, die in Ostende lagen, ein Detachement zu bilden und mich mit ihm am nächsten Morgen beim Obersten Lessing, dem Führer des 1. Marineinfanterieregiments, in der Nähe von Middelkerke, zu melden. Das Detachement setzte sich aus einem Bataillon Matrosenartillerie, einen Bataillon Matrosen, vierzig Radfahrern, acht Bootskanonen und acht Maschinengewehren zusammen. In der Kommandantur gab es bis Mitternacht mit den Vorbereitungen zu tun. Und mein Schreiber, der Maschinistenmaat, mußte seinen Eifer verdoppeln, um allen Anforderungen gerecht zu werden. Und er tat es gern, denn als erstes hatte ich ihm zugerufen: „Sie nehme ich mit als meine Gefechtsordonnanz. Schneller als Sie gehofft, kommen Sie vor den Feind!"

Die taktische Lage verhielt sich so: Am 4. November hatte die 38. Landwehrbrigade einen Ausfall überlegener belgischer Truppen aus Nieuport und Lombardzyde abgeschlagen. Die Brigade war dem weichenden Feinde bis Palingbruk nachgedrängt, wurde jedoch nachts von ihrem Führer aus dem schwierigen Gelände zurückgenommen, weil die einzelnen Verbände im Übereifer durcheinander geraten waren. In den folgenden Nächten hatte der Feind stärkere Ausfälle aus Nieuport wiederholt, die zwar an unseren Stellungen östlich Lombardzyde abprallten, den Gegner aber wieder in den Besitz des Dorfes brachten. Hierdurch war ihm die Möglichkeit geboten, sich mit starken Kräften östlich des Yserkanals festzusetzen. Admiral von Schröder, dem mittlerweile der gesamte Gefechtsabschnitt an der flandrischen Küste und vor Nieuport unterstellt worden war, beschloß, Lombardzyde wiederzunehmen und den Feind auf Nieuport zurückzuwerfen, um auf diese Weise jedem weiteren Vordringen und auch der Anhäufung neuer feindlicher Kräfte östlich des Kanals nachdrücklich entgegenzutreten.

Generalmajor von Wichmann übernahm die Leitung des rechten Angriffsabschnittes, der sich nördlich der Straße Ostende—Westende ausdehnte, den Südabschnitt befehligte Oberst Lessing. Im Nordabschnitt lagen Seesoldaten und Matrosenartilleristen, im Südabschnitt nur Seesoldaten. Sie wurden durch das unter meinem Befehl stehende Detachement verstärkt.

Der Angriffsbefehl lautete: „Die Marinedivision greift morgen (am 11. November) den Gegner zwischen Meer und Poter Dyk an, setzt sich in Besitz seiner Stellungen und stößt bis zum Westrand der Dünen und Südrand von Lombardzyde vor." Mit wenigen Sätzen war ein klares Ziel gesteckt.

In der dem Angriff vorangehenden Nacht wurden im Dünengelände mehrere Patrouillen vorgetrieben, die vor Lombardzyde starke feindliche Infanteriestellungen erkundeten. Nieuport wurde während der Dunkelheit durch vier 12-cm-Geschütze unter langsamem Feuer gehalten. Am nächsten Morgen entbrannte um 9 Uhr vormittags auf beiden Seiten ein heftiger Artilleriekampf. Auf unserer Seite waren unter Befehl des Kapitäns zur See Mörsberger insgesamt sieben Batterien verschiedener Stärke in Tätigkeit. Der Feind war uns jedoch an Kaliber und Geschoßmenge erheblich überlegen. Außerdem waren seine Batterien so meisterlich verteilt, daß ihre Stellungen nur zum Teil zu erkennen waren. Der für die Vormittagsstunden angesetzte Angriff unserer Fußtruppen wurde deshalb zurückgehalten, bis unsere Artillerie dem Gegner kräftiger zugesetzt hätte.

Um 1 Uhr 15 Minuten nachmittags brach dann der Angriff los. Drei Stunden später war Lombardzyde fest in unserer Hand. Als erster von allen hatte Leutnant Dehning von der Marineinfanterie das Kampfziel, den Südrand des Dorfes, erreicht.

Mein Detachement hatte in rückwärtigen Schützengräben gelegen, während des Feuerkampfes hatten unablässig die Spaten gewühlt. Wie die Maulwürfe waren wir unter die Erde gekrochen. Als das vor uns liegende Bataillon Marineinfanterie stürmte, rückten auch wir befehlsgemäß vor, in weit auseinandergezogenen, aber in sich fest geschlossenen Schützenlinien.

Voraus das Knattern lebhaften Schützenfeuers. In den Lüften surrt und faucht es, als führe ein Schwarm unsichtbarer Geister umher. Platzende Schrapnelle in Hülle und Fülle. Ihre Garben überkrallen die Felder. Aus dem Ackerboden brechen Geiser von schwarzem Rauch und krumiger Erde empor. Schwere Granaten hauen ein. Sprengstücke klingen und singen. Ringsum ein Hämmern und Schüttern, Klirren und Schmettern... hindurch, hindurch — dem Feind an die Kehle! Unbeugsamer Mut und eiserne Manneszucht geben einen festen Kitt.

Als erster von meinen Leuten, unmittelbar vor mir, sinkt meine Gefechtsordonnanz, der Maschinistenmaat Bernhards aus der Kommandantur, lautlos vornüber. Ein flüchtiger Blick — aus Kopf und Brust sickert warmes Blut. So hat der tapfere Mann sein Leben lassen müssen. Ihn hatte die Schreibstube nicht halten können. Kämpfen wollte er und dem Vaterlande vorm Feinde helfen. Doch sein erster Kampf hatte sein letzter sein müssen, weil das Schicksal es nicht anders gewollt. Süß und ehrenvoll ist es, für das Vaterland zu sterben!

Unaufhaltsam geht es weiter. Stärker werden die Verluste. Bei den Seesoldaten vor uns setzt plötzlich das Gewehrfeuer aus. Für ein paar Sekunden atemlose Stille — dann braust es auf: ein stürmisches Hurra, drei-, viermal wiederholt, ein Kriegsruf schmetternd und jubelnd, vor dem das Lärmen des Kampfes verklingt. Mit blanker Waffe wird gestürmt. Rasselnd hämmert der Trommelschlag. Fran-

zösische Hörner gellen. Und immer wieder ertönt das siegessichere deutsche Hurra!

Meine Leute drängen nach. Es geht über Knicks und Dämme hinweg, über Wassergräben und durch Strauchwerk hindurch, ein Laufen, Kriechen, Sichwinden, Stürzen, die Pulse hämmern, der Atem fliegt. Die Vordersten haben die Seesoldaten erreicht. Die „schwarzen Jäger" haben ganze Arbeit getan. Franzmänner hatten die Belgier abgelöst, Franzmänner in blauen Röcken und roten Hosen. Die 81. Territorialdivision, bestehend aus fünf Regimentern Infanterie und zwei Regimentern Artillerie, war aus der Gegend südlich Arras herbeigeholt worden. Nun bleibt von den frischen Ankömmlingen nur wenig übrig. Achthundert werden zu Gefangenen gemacht. Zusammengeschossene Haufen weichen. Und die Gräben des kunstvoll ausgebauten Verteidigungssystems haben sich buchstäblich mit Leichen gefüllt. Südlich der Straße bis hin zum Poter Dyk ist der Gegner völlig geworfen.

Im nördlichen Gefechtsabschnitt hat das Gelände den tapferen Sturmtruppen gewaltige Schwierigkeiten bereitet. Bis an die Knöchel sind dort die Füße im Dünensand versunken, der, vom böigen Winde hochgefegt, sich festsetzt in Auge, Nase und Mund und Sehen und Atmen verhindert. Noch schlimmer ist aber, daß der Sand Lauf und Schloß der Gewehre verstopft, so daß die Schußwaffen wertlos werden, während der Feind in nichts behindert ist.

Das I. Bataillon der Marineinfanteriebrigade hat über diesen Gefechtsabschnitt wie folgt berichtet: „Vor der 2. und 3. Kompanie stand der Angriff etwa anderthalb Stunden, bis Leutnant von Keyserlingk mit Teilen beider Kompanien zu einem Flankenangriff auf die bei Polder befindlichen Stellungen des Gegners ausholte. Der Flankenangriff glückte, so daß die ganze Linie mit mächtigem Stoß vorankam. Die Angriffsfreudigkeit der Truppen lebte dadurch zur vollen Höhe auf, daß die 4. Kompanie die Fahne enthüllte und weithin sichtbar vortragen ließ."

Im Weltkriege haben Millionen von Kämpfern gegeneinander gestanden. An Heldentaten hat es wahrlich nicht gefehlt, nur daß sie in der Masse der Ereignisse zum großen Teil verloren gegangen sind. Unser Geschlecht soll nicht glauben, daß es höchsten Ruhmes weniger würdig gewesen wäre als unsere Vorfahren. Uns Überlebenden erwächst die heilige Pflicht, allen jenen Tapferen ein Denkmal zu setzen, sei es auch nur mit schlichtem Wort, die zu denen gehören, für die vergangene Jahrhunderte die Weihe ewiger Verherrlichung gefunden hätten.

Vizefeldwebel Lessing war es, der seiner Kompanie, seinen schwarzen Jägern, damals zum erstenmal in Feldgrau gekleidet, die Fahne vorantrug. Von fern würgte der Tod mit schwerer und leichter Artillerie, vom Kamm der Dünen mit unablässig ratterndem Maschinengewehrfeuer. Aus dem sprungweisen Vorgehen der See-

soldaten ward ein wildes, kühnes Stürmen, die lockeren Dünen hinauf und hinab, durch Geschoß und Sandgestiebe hindurch.

Die Haare kleben am Nacken, der Gaumen brennt vor Trockenheit, blutrot die Augen, keuchend der Atem, die Anstrengung ist schier übermenschlich. Doch der Wille zum Sieg und die prächtige, stahlharte Manneskraft — sie lassen keine Erschöpfung zu, sie reißen vorwärts, stacheln den Müdesten und Lahmsten auf. Mag auch der Fuß hundertmal gleiten, mögen Schenkel und Arme beben, es geht weiter — weiter — weiter — —

In einer Dünenmulde ist's, voraus überhöht, von den Seiten flankiert, wo die Menschenwelle zum Stehen kommt. Eine wahre Wand aus Stahl und Eisen fällt den Stürmenden entgegen und gebietet Halt.

Doch Vizefeldwebel Lessing — hoch schwingt er den Fahnenschaft. Mit harten, straffen Schlägen knattert das schwere Tuch im Winde. Über ostasiatischem Boden hat es geweht, hat Südafrikas Wüste erschaut, ist sieggewohnt und ruhmbedeckt. Keiner läßt die Fahne im Stich. Alle folgen ihrem Träger, wenn auch der weiße Dünensand über manches Opfer rieselt, doppelt bleich im Schmuck der neuen Uniformen mit den leuchtenden gelben Gardelitzen.

Schon flattert die Fahne auf der nächsten Höhe. Frohlockend schwingt sie ihr tapferer Träger — da stürzt der Brave und sinkt zusammen, vom Sichelhieb des Todes getroffen.

Sergeant Jürgensen bückt sich und reißt das Banner hoch. Auch ihm liegt der Schaft fest in der Hand. Er weiß — nun blitzen hundert Läufe gegen ihn. Was ficht's ihn an! Im Sturm die Fahne zu tragen, gibt es auf Erden eine stolzere Lust?

Über die letzte Düne hinweg brandet die Welle der schwarzen Jäger. Der Feind gibt seine Stellung verloren. In regelloser Flucht sucht er sein Heil. Nur wenige Beherzte halten stand. Sie werden zu Gefangenen gemacht. Und zur Befehlsstelle bei Middelkerke geht die Meldung zurück, daß auch im Nordabschnitt das Ziel erreicht sei.

Während der Nacht gruben sich die siegreichen Truppen ein, Blaujacken und schwarze Jäger, im Angriffsschwung zum Teil durcheinander gemischt. Regendurchweicht und geschoßzerpflügt war der Boden, und von See her brauste der Wind, als sollte die Welt aus den Angeln gehoben werden. Und mit den wütenden Streichen des Windes kamen noch immer schwere Granaten geflogen. Der Franzmann hielt die Anmarschstraßen unter Feuer, um für die müde gekämpften Truppen die Proviantzufuhr zu sperren.

Beim Morgengrauen stießen die in den Dünen stehenden Kompanien bis dicht an den Kanal vor, wobei sie zahlreiche Gefangene machten; Franzmänner, die sich nicht mehr hatten bergen können, nachdem der Brückensteg westlich Passerelle durch unser Artilleriefeuer planmäßig zerstört worden war. Bei diesem Vorstoß glückte es auch, sich an der Mündung des Kanals festzusetzen.

Die Verluste der Marinedivision betrugen hier 14 Offiziere tot, 23 verwundet, 175 Mannschaften tot, 553 verwundet. Die Verluste auf feindlicher Seite waren unverhältnismäßig größer. Das lag zum Teil an unserem, wenn auch zahlenmäßig unterlegenen, so doch trefflich geleiteten Artilleriefeuer, dann vor allem aber daran, daß der Franzmann sich uns an mehreren Stellen zum Nahkampf stellte. Er hat sich wacker geschlagen. Man soll auch am Gegner rühmen, was rühmenswert ist. Falls die Franzosen jedoch geglaubt haben sollten, mit Mannschaften der Kaiserlichen Marine wäre leichter fertig zu werden als mit Truppen der Armee, so hatten sie sich grausam getäuscht.

Ein heißes Ringen war es gewesen. Unter blutigen Opfern hatte es stolze Erfolge gebracht. Mit Belgiern und Engländern hatte man sich vor Antwerpen herumgeschlagen, nun auch zum ersten Male mit Franzosen. Und die Gewißheit, allen, wer auch kommen mochte, überlegen zu sein, sie verlieh ein eigenes ruhiges Gefühl selbstsicherer Zufriedenheit.

Der Tag von Lombardzyde wird allen unvergeßlich bleiben, die ihn mitgemacht haben. An ihm haben die „blauen Jacken" die „roten Hosen" gründlich vermöbelt. Es war ein Ehrentag für die einst so stolze Marine des Kaisers. Und wenn auch jetzt nur diejenigen laut von ihm reden, die die Treue zum Vaterlande, wie es einstens war, nicht gebrochen haben, so wird doch die Stunde kommen — ob bald, oder später, ganz sicher, sie kommt! —, wo der Name Lombardzyde auch in weiteren Kreisen unserer Volksgenossen wieder aufleben wird. Wo eine deutsche Bataillonsfahne siegreich den Stürmenden vorangeflattert hat, wird deutscher Geist die Erinnerung pflegen. Heilig und hehr war uns von alters her die Waffenehre. Heilig und hehr wird sie uns auch künftig wieder sein. Durch den Sumpf fremdartiger Verweichlichung wird sich das deutsche Volk hindurcharbeiten. Es wird die Nebel des Pazifismus, jenes eitlen Schaumgebildes, das uns den klaren Blick für des Lebens harte Wirklichkeit zu trüben sucht, zerstreuen. Und dann wird es sich zurückfinden zur Quelle seiner Tüchtigkeit, die dort ihren Ursprung hat, wo Kraft des Körpers und Reinheit des Willens einträchtig beisammen wohnen.

Wir haben Wort gehalten,
Wir Jungen und wir Alten.
Getreu dem Eid, den wir geschworen,
Dem Lande treu, das uns geboren,
Und treu dem Kaiser bis zum Tod,
So gingen wir getrost zu Gott.

(Auf dem Grabstein in Ostende; verfaßt von Walther Uthemann.)

# Torpedobootsfahrten in der Ostsee.

Von Kapitän zur See Franz Wieting,
im Kriege Torpedobootskommandant und Flotillenchef.

## 1. Kreuzergefecht am 28. August 1914.

Es war damals, zu Beginn des Krieges, eine schwere und doch so frisch-fröhliche Kriegführung in der östlichen Ostsee, die mir diese Zeit zu der liebsten Erinnerung im ganzen Kriege macht.

Schwer mußte sie sein, da wir mit unseren zwei kleinen Kreuzern „Augsburg", „Magdeburg" und drei Torpedobooten, „V 25", „V 26" und „V 186", den russischen vier Linienschiffen, fünf Panzerkreuzern, vier kleinen Kreuzern und 56 Torpedobooten an Zahl so weit unterlegen waren und trotzdem nicht nur den deutschen Handel und die deutschen Küsten schützen mußten, sondern den Feind in den eigenen Gewässern aufsuchten und die Seeherrschaft in der Ostsee behaupten wollten und behaupteten!

Frisch-fröhlich war die Kriegführung, weil jede derartige Fernunternehmung bis in die feindlichen Gewässer, 330 Seemeilen, also 600 km von der Basis Danzig, ein wunderbar belebendes Risiko in sich barg, weil wir begeisterte Offiziere und Besatzungen und einen hervorragenden Führer in der Person des Konteradmirals Behring hatten, der „ran an den Feind" ging.

Er und sein schneidiger Admiralsstabsoffizier Korvettenkapitän Gercke weilen nun auch nicht mehr unter den Lebenden.

Ja, Behring war ein hervorragender Führer und ein ganzer Mann. Wie gering er jede persönliche Gefahr achtete, zeigt folgende kleine Episode:

Eines Nachts wurde sein Schiff, S.M.S. „Friedrich Carl", ganz allein im dichten Nebel fahrend, von einer heftigen Explosion erschüttert. Es wurde steuerlos und begann zu sinken. Jeder glaubte an den Torpedoschuß eines englischen Unterseebootes. Plötzlich eine zweite noch heftigere Explosion! Der Untergang und damit, nachts im dicken Nebel ohne jede Hilfe, der Tod, ist wohl allen sicher. Da ertönt plötzlich ein frischer männlicher Baß: „Na, einen Trost, mein lieber Gercke, können wir doch mit auf den Meeresgrund nehmen, die Kerls, die Engländer, haben doch miserable Torpedos, was?" ...

Zum Glück kam dann doch noch unvorhergesehene Hilfe durch den kleinen Kreuzer „Augsburg".

Nur mit diesem Führer und solchen Besatzungen konnten die beinahe unmöglichen Aufgaben gelöst werden!

Es konnte nicht ausbleiben, daß wir dabei auch Verluste hatten.

So kam es, daß eines Tages die „Magdeburg" unter Führung des Kapitäns zur See Habenicht im dicken Nebel bei der Insel Odensholm auf Strand lief, aufgegeben und gesprengt werden mußte.

„Wir haben die ‚Magdeburg' verloren, das soll uns nicht hindern, vertrauensvoll in die Zukunft zu blicken", so eröffnete Konteradmiral Behring die Sitzung, in der er uns seine weiteren Pläne entwickelte. Wohl war ihm das Schicksal der „Magdeburg" ans Herz gegangen, trug er doch selbst bis zu einem gewissen Grade die Verantwortung dafür.

Aber nichts, auch nicht Unglück konnte seine prächtige Kriegernatur niederbeugen. Sicher war es ein herber Verlust für uns. Auch „V 26" mit seinem inzwischen gefallenen Kommandanten, Kapitänleutnant Freiherr von Roeder, der die Besatzung der „Magdeburg" im schneidigen Ausharren trotz der herbeigeeilten, heftig feuernden russischen Panzerkreuzer rettete, hatte sich, mit einem Schuß in der Turbine, einer längeren Reparatur unterziehen müssen.

Aber nicht hinter, sondern vor uns geschaut! Dann mußten eben „Augsburg", „V 25", dessen Kommandant ich war, und „V 186" unter Korvettenkapitän Ehrhardt die Sache allein weitermachen. Nur die Russen nicht glauben lassen, daß der Verlust der „Magdeburg" unseren Offensivgeist lahmgelegt hat.

So waren wir, „Augsburg", „V 25" und „V 186" denn eines Tages, am 26. August 1914, wieder vor dem Finnischen Meerbusen versammelt, um die Russen irgendwie zu schädigen. Ein seltsamer Genosse hatte sich aber inzwischen eingefunden. Ein U-Boot, das alte „U 3", mit seinem tüchtigen Kommandanten Kapitänleutnant Valentiner, das war ja großartig! Alle Achtung, daß es überhaupt soweit gekommen war. Unsere U-Bootsleistungen waren damals noch in den ersten Anfängen und ganz besonders konnte man von dieser alten Schlurre nicht viel verlangen. In der Nacht vom 26. zum 27. August schleppte die „Augsburg" das U-Boot weiter nach Osten in den Finnischen Meerbusen hinein.

Es war eine böse Nacht. Dicker, dicker Nebel, — — — dabei brach die Schleppleine ein paarmal. Wie oft tauchten die Umrisse des U-Bootes plötzlich gespensterhaft vor mir an Bord „V 25" auf. Nur „Hart Ruder" und „Äußerste Kraft zurück" konnten ein Rammen vermeiden. Es war für uns Torpedoboote wahrlich nicht leicht, dem ganz langsam mit 7 Seemeilen = 3,5 m in der Sekunde fahrenden Schleppzug zu folgen, ohne es in der Dunkelheit und im Nebel aus den Augen zu verlieren.

Morgens klarte es auf. Ein herrlicher Tag brach an. „U 3" wurde losgeworfen und weiter ging es mit hoher Fahrt dem Feinde entgegen. Bald sichteten wir voraus neun fischdampferartige

Fahrzeuge und mehrere Zerstörer, augenscheinlich schon mit Suchen oder Beseitigen einer von uns am 17. August geworfenen Minensperre beschäftigt.

Nun begann eine wilde Jagd. Der Gegner entfloh mit höchster Fahrt. Ein lahmer Krüppel war etwas zurückgeblieben. Bums: zu kurz, bums: zu weit. Bums: Treffer! Noch ein Treffer! Schon brannte das Fahrzeug.

Aber was ist denn das im Norden? Zwei russische Panzerkreuzer hatten unser Vordringen nach Osten benutzen wollen, uns den Weg nach Westen, aus dem Meerbusen heraus, abzuschneiden.

Also mit hoher Fahrt wieder nach Westen! Da taucht vor uns unser kleines U-Boot „U 3" auf. Schnell ist der Plan bei Behring fertig.

„U 3" muß zum Angriff angesetzt werden. Dazu ist aber voller Einsatz der Überwasserstreitkräfte „Augsburg", „V 25" und „V 186" notwendig. Wir wollen versuchen, die beiden Panzerkreuzer zu binden und, wenn möglich, dem U-Boot entgegenzulocken, bis das U-Boot heran ist.

Das konnte natürlich lange dauern, da „U 3" unter Wasser nicht mehr als 2 Seemeilen = 1 m in der Sekunde lief.

Ein herrliches Gefechtsbild begann! Wie auf dem Exerzierplatz, nur verteufelt ernst.

Statt mit äußerster Kraft weiter nach Westen zu entfliehen, hielt „Augsburg" und hinter ihm „V 25" auf den Feind zu, während „V 186" auf besonderem Befehl seitwärts weiter ab fuhr. Der Russe fällt auch darauf hinein. Seiner Beute sicher, nichts ahnend von der Anwesenheit eines U-Bootes, stößt er mit schnaubender Fahrt auf uns zu. „U 3" sucht inzwischen seinen Kurs unter Wasser dem Feinde entgegen.

Sssst! Eine wohl 20 m hohe Wassersäule steigt etwa 30 m neben „V 25" hoch. Wie konnten wir uns schön ducken! Selbst der wackere Kriegslotse Laudon, mein späterer tapferer Kriegskamerad in so vielen Unternehmungen, macht eine besonders tiefe Verbeugung, und hatte vorher noch so über diese „Anfängerkrankheit" gespottet. Eine der dicken 20,3-cm-Granaten der Russen war unmittelbar neben „V 25" eingeschlagen, so daß die Sprengstücke dicht an unseren Köpfen vorbeisausten.

Und nun folgte Salve auf Salve.

„Augsburg", der die Schießerei besonders galt, war in Spreng- und Wasserwolken gehüllt. Wacker schoß sie wieder. Aber was konnten die 10,5-cm-Geschütze auf 12000 m ausrichten. Sie tragen kaum bis 10000 m. Immer näher kommt der Feind.

Jetzt ist er schon auf 10000 m heran. Wäre doch das U-Boot erst am Feind! Konnte doch ein einziger Treffer die „Augsburg" außer Gefecht setzen.

Plötzlich schwenkt der Gegner nach Westen ab. Hatte er Ver-

dacht geschöpft? Oder wollte er uns aus 15000 m Entfernung erledigen, ohne selbst in die Gefahr zu kommen, Treffer zu erhalten?

Aber so leicht läßt Behring seinen Plan nicht fallen. Plötzlich sehe ich die „Augsburg", in weißem Dampf gehüllt, „hart Steuerbord" herumdrehen.

Also hat sie doch einen schweren Treffer erhalten? „Dann müssen wir mit ‚V 25' die Panzerkreuzer angreifen und ‚Augsburg' so entlasten", hatte ich gerade meinem Wachoffizier, dem braven Oberleutnant zur See Benninghoff, gesagt. Was das am hellen Tage bei einem unbeschossenen Gegner für die Torpedoboote bedeutete, war allen klar.

Bald aber merkte ich die List Behrings. Er hatte gefürchtet, die Panzerkreuzer würden von uns ablassen und dadurch das Herankommen unseres „U 3" zunichte machen. Schnell entschlossen kommandierte er mit markiger Stimme: „Hart Steuerbord! Dampf abblasen! Ich markiere Ruderstörung!"

Die List gelang! Die russischen Panzerkreuzer bissen wieder an, drehten zurück und eröffneten von neuem auf etwa 10000 m ein lebhaftes Feuer. Wieder ertönt Salve auf Salve. Mal 100 m zu weit, mal 10 m zu kurz, dann etwas zu weit links, dann etwas zu weit rechts. Sprengstücke fliegen massenweise auf das Deck der „Augsburg", hochauf spritzt das Wasser rings um „Augsburg" und „V 25", aber kein Treffer wird erzielt. Wohl erwidert „Augsburg" das Feuer, aber es ist so gut wie zwecklos, da die Entfernung zu groß und die Beobachtungsmöglichkeit zu schwer.

Immer weiter geht die Jagd nach Süden, bis eine Sandbank uns zwingt, nach Westen abzubiegen. Aber nun muß „U 3" auch endlich am Feinde sein? Wie begierig blickten wir hin, wie hofften wir jede Sekunde, daß der Plan des Admirals glücken würde!

Und da kam die bittere Enttäuschung!

Der Feind drehte plötzlich mit höchster Fahrt nach Norden ab.

Was war geschehen? „U 3" war bis auf etwa 1500 m an den Feind herangekommen, hatte aber wegen Schwergängigkeit der alten Rudermaschine höher als nötig auftauchen müssen, und kaum sahen die Russen dies, suchten sie das Weite. Das war wirklich Pech. Wie leicht hätten wir schon damals einen vollen U-Booterfolg durch Vernichtung der beiden Panzerkreuzer haben können. Der rücksichtslose schneidige und überlegte Einsatz unserer Überwasserstreitkräfte hätte es wahrlich verdient!

Ein Trost war es uns später, daß nach einigen Wochen einer der beiden Panzerkreuzer, die „Pallada", doch noch von „U 26", einem etwas moderneren Boot, unter seinem tapferen Kommandanten, Kapitänleutnant Freiherr von Berckheim, der später auch den Seemannstod gefunden, versenkt wurde.

Aber schön war dies Gefecht doch, wenn uns auch der un-

mittelbare Erfolg versagt blieb. Das ist Kriegsglück; hat man es heute nicht, hat man es ein andermal.

Wir hatten noch oft Gelegenheit, das Kriegsglück zu erkämpfen.

Bald wurden die Seestreitkräfte im Osten auch vermehrt, da die Überzahl der Feinde zu erdrückend war. Ich selbst wurde Chef der X. Torpedobootsflottille.

Unternehmung reihte sich an Unternehmung, bis die schönen Tage der Einnahme von Libau, später Riga, wobei wir Seite an Seite mit unserer glorreichen Armee kämpfen konnten, kamen und unsere Mühen krönten.

Und dann ging es wieder weiter, Winter und Sommer, Sommer und Winter hindurch. Nur selten lagen die Torpedoboote im Hafen. Fern von der Heimat, fern von den Angehörigen. Manchmal gutes Wetter, meist schlechtes Wetter, aber Offiziere und Besatzungen immer frohen Mutes und stolz darauf, im fernen Osten die eiserne treue Seewacht gegen eine erdrückende Übermacht zu halten, für Deutschlands Sieg, für das geliebte Vaterland.

## 2. Auf Minen geraten.

Es war der 9. November 1916!

Mit brausender Fahrt jagten elf Boote der X. Torpedobootsflottille unter meiner Führung in den Finnischen Meerbusen hinein, dem Feinde entgegen!

Was konnte es Schöneres geben?

Tapfere, kriegserprobte Offiziere und Besatzungen unter mir, in mancherlei gefahrvollen Stunden als Kameraden miteinander verwachsen, einer dem anderen vertrauend, darauf brennend, mal wieder an den Feind zu kommen, für Deutschlands Sieg und Ehre zu kämpfen! Unter den Füßen das beste Material, die neuesten Torpedoboote, ein Ziel vor Augen, das jeden wackeren Seemann und Soldaten stolz machen mußte: die Vernichtung feindlicher Schiffe!

Gewiß war der Einsatz groß und die Verantwortung für den Admiral, der die Unternehmung angesetzt, schwer.

Aber das ist nicht unsere, nicht meine Sache! Wohl wissen wir, daß die Russen viele Minen dort hingelegt haben, aber Glück gehört zum Kriegshandwerk und warum sollten wir das nicht haben.

Also los! „Kurs Ost, 21 Seemeilen Fahrt und Kiellinie" lautete mein Signal bei Einbruch der Dämmerung.

In endlos langer Reihe, wegen der Minengefahr im Abstand von 300 m genau hintereinander herfahrend, folgten die Boote dem Flottillenboot „S 56". Von hier aus waren nur die vordersten drei Boote zu sehen, die anderen blieben in Dunkelheit getaucht. Das war nicht schön, aber nicht zu ändern, betrug doch der Abstand „S 56" vom Schlußboot etwa 3000 m. Das Wetter war uns günstig. Mondschein, gemildert durch bedeckten Himmel und ruhige See.

Um 8 Uhr 38 Minuten nachmittags ein Morsespruch von achtern mit der Laterne, daß Boote zurückgeblieben seien. Also kehrtmachen und nachsehen, was dort los ist. Die drei letzten Boote fehlen, „S 57" mit dem wackeren, später gefallenen Oberleutnant zur See von Prittwitz, „V 75" mit Kapitänleutnant Menche und „G 89" mit Kapitänleutnant Saupe als Kommandanten. Von den drei Booten ist nichts zu sehen. Da kommt endlich ein Morsespruch, von achtern nach vorn durch die ganze Linie weitergegeben und entsprechend verzögert, daß eins der letzten Boote auf Minen geraten sei.

Das war kein schöner Anfang! Aber was hilft's. Langes Suchen nach den drei Booten, die wohl schon weit im Westen zurückgeblieben sind, hat keinen Zweck. Es sind auch zwei Boote bei dem Unglücksboot, wie es befehlsgemäß vorgesehen war.

Also Kehrtschwenkung und mit dem Rest von acht Booten wieder weiter nach Osten! Erst nach Rückkehr von der Unternehmung erfuhr ich genauer, was geschehen war. Eine Mine hatte „V 75" unter der Kommandobrücke getroffen. Die Kesselräume liefen sofort voll Wasser. „S 57" kam zu Hilfe. Da erschüttert eine starke Explosion „V 75", und „S 57" wird mit davon betroffen. „V 75" wird in drei Teile gerissen, auf „S 57" reißt die Hauptdampfrohrleitung, und bald darauf gerät „S 57" auf eine zweite Mine. „G 89" nahm beide Besatzungen über, „S 57" und „V 75" versanken.

Die Flottille hatte inzwischen ihren Vormarsch mit 21 Seemeilen fortgesetzt. Mit vieler Mühe gelingt es, um 10 Uhr nachmittags die Insel Odensholm anzusteuern, um dort für die kommenden Aufgaben einen genauen Schiffsort zu gewinnen.

Da geht endlich ein Funkspruch von „G 89" ein, daß „V 75" und „S 57" gesunken sind.

Als ich gerade befehlen will, daß drei Boote „G 89", das ja nun mit drei Besatzungen allein, zu Hilfe eilen sollen, kommt der nächste Funkspruch, daß „G 89" mit 30 Seemeilen nach Westen zurückdampft. Um so besser. So kann ich mit acht Booten die Unternehmung fortsetzen und den Verlust der beiden Boote durch einen Erfolg wieder ausgleichen.

Aber wo ist der Feind? Ist ihm unser Vorstoß einmal wieder vorzeitig verraten? Kein Schiff, kein Wachfahrzeug zeigt sich, obschon unser Kurs bis in die späte Nacht weit in den Finnischen Meerbusen hineinführt. Das ist bitter!

Um wenigstens einen Erfolg zu buchen, beschließe ich, in das Rooger Wik einzudringen und den befestigten Hafenort Baltischport zu beschießen. Vielleicht liegen dort im Hafen noch feindliche Schiffe.

Fünf Boote lasse ich vor der Bucht; mit „G 90", Kapitänleutnant Höring, und „S 59", Kapitänleutnant Klein, dringe ich mit dem Flottillenboot „S 56" unter seinem braven, immer taten-

freudigen, später auch gefallenen Kommandanten und Kapitänleutnant Krech in das Rooger Wik ein.

Minen liegen anscheinend nicht aus.

Vorsichtig geht es dicht an dem Fort der Ostseite vorbei bis auf 600 m an die Hafenmolen heran. Aber kein Schiff liegt hier, noch in der Bucht. Wie ärgerlich ist das! So bleibt mir nichts übrig als eine Beschießung der militärischen Anlagen.

Ihr armen Baltischporter, die ihr euch so sicher hinter euren Minensperren glaubet, was mögt ihr für einen Schreck bekommen haben, als plötzlich um 1 Uhr 30 Minuten nachts sechs Scheinwerfer aufblitzen und ein fürchterliches Geschieße beginnt. Aber die „Barbaren" beschießen nur die Hafenanlagen, also Schuppen und Speicher und dergleichen und schonen die Stadt selbst. 162 Sprenggranaten werden verfeuert, Soldaten, Pferde getötet, militärische Anlagen in Trümmer geschossen. — — — —

Dann geht's wieder hinaus aus der Bucht und mit 26 Seemeilen Fahrt nach Westen, den dort, außerhalb des Minengebiets in Aufnahmestellung befindlichen Kleinen Kreuzern entgegen.

Um nicht die Unglücksstelle von „S 57" und „V 75" zu passieren, wählte ich einen etwas anderen Kurs.

Plötzlich ganz hinten bei den letzten Booten der Kiellinie ein Aufblitzen von Schüssen und Geschützdonner! Also muß der Feind uns doch erspäht und die letzten Boote angegriffen haben! Äußerste Kraft voraus, kehrtschwenken und den Kameraden zu Hilfe! Da erhebt sich dicht hinter mir auf dem zweiten Boot, „G 90", Kapitänleutnant Höring, eine gewaltige Wassersäule. Zu hören ist nichts. Auch auf dem Boot selbst ist musterhafte Ruhe. Während das Flottillenboot an „G 90" vorbeischwenkt, sehe ich das Unglück: Minentreffer in Höhe der Turbine. Schon ist das dritte Boot, „S 59", Kapitänleutnant Klein, längsseit bei „G 90" und nimmt die Besatzung über. „G 90" fängt an zu sinken. — — — Noch sinne ich über diesen bitteren Verlust nach, da erhellt bei den letzten Booten der Kiellinie ein Scheinwerfer das Dunkel der Nacht und schmerzerfüllt lesen wir ab: „V 72 M. M." (Minentreffer), es wurde auf vermeintliche U-Boote geschossen.

Das ist ja ein Höllengebiet, in das wir geraten sind!

Als ich den hinten fahrenden Booten näherkomme, liegt „V 77", Kapitänleutnant Stratmann, schon längsseit von „V 72", dem Boot des schneidigen, später auch gefallenen Halbflottillenchefs, Kapitänleutnant Freiherr von Roeder, und nimmt die Besatzung über. An ein Nachhauseschleppen ist bei allen Booten gar nicht zu denken. Sie sind sämtlich zu schwer getroffen und schwimmen nur noch eben.

„S 57" und „V 75" sind auf dem Hinmarsch und jetzt „G 90" und „V 72" von der stolzen Flottille bereits gesunken! Was mag das Schicksal uns noch weiter bringen? Mit dem Rest von sechs Booten — „G 89" war inzwischen schon bei den Kreuzern angekommen — wird

der Marsch nach Westen fortgesetzt. Noch haben alle Boote nicht ganz gesammelt, schon wieder das fürchterliche „M. M." auf einem Boot hinter mir! Diesmal ist es „S 58" unter dem braven Kapitänleutnant Herrmann, der später ebenfalls gefallen ist.

Auch dieses Boot ist so schwer getroffen, daß es nicht mehr schwimmen kann. In Mengen strömt das Wasser in die Abteilungen und plötzlich kentert das ganze Boot. „Gott sei dank" sind die Besatzungen schon größtenteils auf „S 59" übergestiegen.

Es ist eine grausige Nacht! Tiefe Finsternis umher, das Wetter wird immer schlechter, der Feind wahrscheinlich außerhalb des Minengebiets auf die dezimierte Flottille wartend und mitten im Teufelskessel nur Minen, gegen die man ohnmächtig ist, sich nicht wehren kann! Dann immer wieder dieses grelle Scheinwerferleuchten „M. M.", darauf die gefahrvollen Rettungsversuche und endlich das Bitterste, die Versenkung der Boote mit eigenen Torpedos, wenn sie durchaus nicht gleich sinken wollten!

Denn sinken mußten sie, da wir sie nicht mitnehmen konnten und sie den Russen nicht schwimmend in die Hände fallen durften.

Aber all das Gräßliche wurde gemildert durch das heldenmütige Verhalten von Offizieren und Mannschaften!

Es ist auch keine Zeit, sich viel Gedanken zu machen. Die Boote, die sinken, und die, die retten, haben genug mit sich zu tun! Ich selbst muß Befehl auf Befehl geben und nach Möglichkeit so steuern, daß die übrigen Boote nicht auf Minen kommen. Der Kurs Nordsüd erscheint mir dazu am geeignetsten, weil die Sperren wohl selbst Nordsüd liegen und ich dann parallel zu ihnen laufe.

Gewiß brachte man die rettenden Boote durch das Längsseitgehen bei dem havarierten Boote in schwere Gefahr. Aber was anderes zu machen! Hätte man nur die Lage der Sperren gekannt, dann wären alle Torpedoboote einfach außerhalb der Minen geblieben und die Rettung hätte durch Ruderboote geschehen können. So aber, wo überall Minen liegen konnten und auch lagen, kam nur zweierlei für mich als Führer in Frage. Entweder überließ ich das havarierte Boot seinem Schicksal und steuerte mit den anderen Booten mit äußerster Kraft fort aus dem Minengebiet, oder ich schickte ein Boot zur Rettung der Besatzungen längsseit und blieb mit dem Rest der Boote in der Nähe, um helfen zu können, falls auch das zweite Boot auf Minen kam. Ersteres kam für mich als deutscher Offizier nicht in Frage, also mußte ich letzteres tun.

Auch dauerte das Retten mit Ruderbooten zu lange. Über eine Stunde brauchte „S 59" dazu, das ausnahmsweise mit Ruderbooten rettete, weil es wegen neben „S 58" an der Oberfläche sichtbarer Minen nicht an dieses herankommen konnte. Und diese ganze Zeit mußten die anderen Boote im Minengebiet warten!

Endlich ist „S 59" fertig und folgt den anderen Booten. Aber

kaum ist es einige tausend Meter gefahren, ereilt „S 59" sein Schicksal. „M. M." blitzt es wieder durch das Dunkel der Nacht.

Nun gehe ich selbst bei „S 59" längsseit.

Eine besonders unheimliche Fahrt, sehe ich doch in unmittelbarer Nähe bei „S 59" zwei dicke Minen an der Oberfläche.

Also möglichst schnell längsseit und dann hinab mit dir, du braves Boot. Auch du bist zu schwer getroffen, um den Weg geschleppt nach Hause zu finden.

„S 59" hatte bereits zwei Besatzungen an Bord. Nun, wo „S 56" auch die Leute von „S 59" nimmt, hat „S 56" drei fremde Besatzungen, also beinahe 400 Mann an Bord.

Aber wie wunderbar ist die Haltung der Leute! Kein Wort der Angst oder des Ärgers, nicht mal der Eile hört man beim Übersteigen! Es geht so ruhig zu wie bei einem einfachen Manöver. Nur hier und da hört man den Ruf: „Erst die Verwundeten rüber, dann kommen wir." Ja, sie waren prächtig, diese Leute von damals. — — —

Nun habe ich noch vier Boote! Ist diese Teufelsnacht denn noch nicht bald zu Ende? Nein! Wo wir sind, können immer noch Minen liegen. Aber was nützt das Grübeln! Nur so schnell als möglich raus aus diesen bösen Gegend. Also weiter mit „S 56", „V 76", „V 77", „V 78" nach Westen und 27 Seemeilen Fahrt.

Ein Trost, daß es mittlerweile hell geworden ist. Aber noch war das Unglück nicht zu Ende. Plötzlich wieder ein leises Schwenken des letzten Bootes der Kiellinie, „V 76", Kapitänleutnant Jasper, und dann eine hohe Wassersäule und „M. M.". „V 77" rettet die Besatzung, auch „V 76" sinkt.

Nun sind es noch drei Boote, die einsam und traurig den Weg nach Hause suchen und auch finden. Nur „S 56", das merkwürdigerweise bisher, trotzdem es als Flottillenboot und vorderstes Boot die Kiellinie führte, allen Minen entgangen war, hat noch ein Mißgeschick, das aber keine bösen Folgen hat. Ganz plötzlich erhält es infolge Rohrbruchs starke Wasserverluste in den Kesseln, so daß es stoppen muß. Schnell kommen „V 77" unter Kapitänleutnant Stratmann und „V 78" unter dem getreuen Halbflottillenchef, Kapitänleutnant Rebensburg, mit seinem wackeren Kommandanten, Kapitänleutnant Cranz, längsseit und geben Wasser über. Aber doch dauert die Beseitigung der Havarie fast eine Stunde, noch mitten im Minengebiet.

Dann aber sind die Sorgen um die noch heilen Boote meiner Flottille vorbei.

Allmählich sind wir in das minenfreie Gebiet gelangt und schon kommen uns andere Torpedoboote, von dem Admiral auf „Kolberg", unserem unternehmungsfreudigen Führer, Konteradmiral Langemak ausgesandt, entgegen, und bald begrüßt uns der Admiral selbst mit warmem, zu Herzen gehendem Signal.

**Nordseehelden, geblieben am 28. August 1914 vor Helgoland und in der Schlacht vor dem Skagerrak 31. Mai 1916**

Fregatten-Kapitän Meidinger
Kmdt. S. M. S. Köln

Kapit. z. S. Wilh. Paschen
Kmdt. S. M. S. Mainz

Kapit. z. S. Bölken
Kmdt. S. M. S. Pommern

Konteradmiral Lebrecht Maaß
Befehlshaber der Torpedoboote

Freg.-Kapt. Georg Hoffmann
Kmdt. S. M. S. Frauenlob

Kapit.-Ltn. Erich Steinbrinck
Kmdt. Torpedoboot V. 29

Matrose Gorch Fock
S. M. S. Wiesbaden

Vom Feinde aber war nichts zu sehen. Er hat sich, wie wir später hörten, nicht herausgetraut.

Eine böse, böse unglücksschwangere Nacht lag hinter uns!

Von elf Booten waren noch vier: „S 56", „V 77", „V 78" und „G 89", übrig.

Wohl wühlte der Schmerz in mir und meinen Offizieren und Besatzungen.

Aber wir hatten getan, was wir konnten, und was hilft ein langes Nachtrauern!

Der Krieg verlangt seine Opfer, und wenn wir auch keine feindlichen Schiffe vernichtet hatten, so hatten wir doch wichtige Anlagen in Baltischport zerstört und von uns bislang nie befahrene Gewässer, in denen sich der Russe bisher ganz sicher fühlte, heimgesucht.

Von nun ab mußte der Feind stets mit einer Wiederholung einer solchen überraschenden Unternehmung rechnen und sich danach richten, eine Tatsache, die besonders von erheblichem Einfluß auf die bereits stattfindenden Truppentransporte von Reval nach Riga sein mußte, Transporte, die unserer Armee vor Riga damals äußerst nachteilig waren.

Wir aber, Offiziere und Besatzungen der X. Flottille, hatten uns in diesen schweren Stunden wahrlich kennengelernt. Kein Wort, keine Tat, kein Kommando trübt die Erinnerung an diese Stunden innigster und aufopferungsfreudigster Kameradschaft!

So konnte ich mit Trauer wegen der Bootsverluste, doch mit Stolz auf die Besatzungen und in Hoffnung auf kommende Unternehmungen mit solchen Offizieren und Leuten zum Schluß in meinem Gefechtsbericht schreiben:

„Die in kurzen Zwischenräumen erfolgenden Explosionen und Bootsverluste sowie die dauernd vorliegende nahe Möglichkeit weiterer Verluste stellten die höchsten Anforderungen an Verhalten und Leistungen der Offiziere und Mannschaften.

Mit freudigem Stolz kann ich als Flottillenchef melden, daß das Verhalten aller Offiziere und Mannschaften geradezu hervorragend war. Die Leute wetteiferten darin, zunächst die Verwundeten zu bergen.

Alle Manöver, Rettungs- und Sprengarbeiten wurden mit der größten Ruhe und Sorgfalt durchgeführt.

Dem mustergültigen, besonnenen und schneidigen Verhalten von Offizieren und Mannschaften ist es in erster Linie zu verdanken, daß tatsächlich alle Lebenden gerettet sind und nur ein Gesamtverlust von 16 Toten zu beklagen ist."

# Der 24. Januar 1915.

Von Korvettenkapitän Richard Foerster,
damals 1. Artillerieoffizier auf dem Flaggschiff S. M. S. „Seydlitz",
mit einem Beitrag aus dem Tagebuch des Fähnrichs z. S. Paulsen.

Am 23. Januar des Jahres 1915, in einer dunklen Winternacht verließen wir Schlachtkreuzer „Seydlitz", „Derfflinger", „Moltke" und „Blücher" mit einer Anzahl Kleiner Kreuzer und Torpedoboote Wilhelmshaven, um einen Vorstoß nach Westen in die englischen Gewässer zu machen und besonders in der Gegend der Dogger-Bank das Treiben der englischen Fischerfahrzeuge, die dort, wie wir wußten, Spionagedienste taten, zu stören.

Es war das übliche Nordseewinterwetter, alles grau, der Himmel bedeckt, leichter Wind und leichte See aus West. In Kiellinie, d. h. einer hinter dem anderen, schoben sich die Schlachtkreuzer wie schwarze Ungeheuer gespenstisch durch die Nacht. Kein Laut als das Surren der Ventilationsmaschinen, die dicken schwarzen Qualm aus den Schornsteinen jagen. Kein Licht weit und breit, schwarze Nacht ringsum. Die Geschütze starren schußbereit ins Dunkel und die Ausguckposten lugen scharf aus.

Gegen 4 Uhr früh am 24. Januar kommen Lichter von Fischerbooten in Sicht. Sind das Lichtsignale, die uns verraten? Es sind holländische Fischer, wir lassen sie unbehelligt und fahren weiter.

Kurz nach 8 Uhr morgens, als gerade der Befehl gegeben war, mit östlichem Kurs zurück nach Wilhelmshaven zu laufen, wurden im Westen Rauchwolken gesichtet, die schnell näher kamen, und unter denen wir englische Kreuzer und Zerstörer erkannten. Sie hielten sich in respektvoller Entfernung, bis ihre großen Brüder, die Schlachtkreuzer, zu ihnen gestoßen waren, die wir als „Lion", „Prinzeß Royal", „Tiger", „Indefatigable" und „New Zealand" ausmachten. Das Wetter war selten klar und sichtig, wir maßen die Entfernung zu ungefähr 20 Kilometer, als die feindlichen Schiffe bereits das Feuer auf uns eröffneten. Es ist viel, auch in unserer Presse, darüber geschrieben worden, daß die englischen Schiffe hätten weiter schießen können als wir, daß also unsere Geschützlafetten unzureichend gewesen wären; und es ist gerade von dem Dogger-Bank-Gefecht behauptet worden, die Engländer hätten uns auf Entfernungen beschossen, auf die unsere Geschütze überhaupt nicht hätten schießen können. Ich will hier nur das eine feststellen: Geschossen haben die englischen Schiffe auf uns, als die Entfernung ungefähr 20 Kilometer war, aber getroffen haben sie nicht, die Geschosse fielen vielmehr,

ca. 2 Kilometer zu kurz, ins Wasser und erst mit dem Abnehmen der Entfernung kamen die Geschoßaufschläge in unsere Nähe. Da haben wir aber auch, anfangend mit ca. 18 Kilometer, das Feuer kräftig erwidert.

Für den Führer unseres Verbandes, Admiral Hipper, war es klar, daß er versuchen mußte, den Feind auf südöstlichen Kurs zu zwingen, um ihn unserem Stützpunkt und damit unseren anmarschierenden Linienschiffen entgegenzuführen. Wenn es ihm auch verlockend erschien, durch Zudrehen zum Feinde die Gefechtsentfernung zu verringern und damit die Wirkung unserer Artillerie zu steigern und womöglich die Torpedowaffe zum Einsatz zu bringen, so mußte er doch nach den eingehenden Meldungen hierauf verzichten, um nicht dem hinter den feindlichen Kreuzern mit hoher Fahrt anmarschierenden feindlichen Gros in die Arme zu laufen. Der sonst lebhafte und bewegliche Mann, der wegen seiner herzlichen Freundlichkeit und persönlichen Anspruchslosigkeit von jedermann geliebt und verehrt wurde, war in seinem engen Gefechtsstande im vorderen Kommandoturm von eiserner Ruhe und entschlossenem Willen. Durch den schmalen Sehschlitz in der Panzerwand beobachtete er, fast als einziger, die Bewegungen der feindlichen Schiffe; ausschließlich auf seine Beobachtungen und Eindrücke mußte er seine schnellen Entschließungen aufbauen, die nach kurzer Besprechung mit seinem Stabschef, Kapitän z. S. Erich Raeder, als Signal an die unterstellten Schiffe übermittelt wurden.

Etwa ¾ Stunden, nachdem wir das Feuer eröffnet hatten, bekam ich die Meldung: „Turm D gibt keine Antwort", und gleich darauf „Turm C gibt keine Antwort".

Auf die Meldung, daß die beiden Türme keine Antwort gäben — im Gefecht werden alle Gefechtsstationen von Zeit zu Zeit angerufen, um ihre dauernde Bereitschaft zu prüfen — war mir klar geworden, daß es sich um einen Pulverbrand in diesen Türmen und ihren Munitionskammern handeln mußte. Ich gab also zunächst den Befehl: „Abteilung III — das ist die Abteilung des Schiffes, in der diese beiden Türme mit ihren Kammern liegen —, fluten", d. h. unter Wasser setzen. Dann sah ich vom Artilleriekommandostand aus einen Augenblick — ich durfte mein Ziel, den „Lion" nicht zu lange aus dem Auge lassen — nach hinten in die Richtung der Türme C und D. Das war ein Grausen erregender Anblick; das ganze Hinterschiff war in eine blaurote Stichflamme eingehüllt, die unbeweglich bis in die Höhe der Mastspitzen stand. Also die Munitionskammern beider Türme in Brand, es konnte sich wohl nur noch um Sekunden handeln, dann waren die Geschosse reif zur Detonation, und dann flog das Schiff unweigerlich in die Luft. Das war kein schöner Gedanke; also weg mit ihm und zu etwas Verständigerem! Jetzt konnte es nur noch eins für uns geben: Schießen, so schnell wir konnten, um nach Möglichkeit auch noch in den letzten Augenblicken

etwas zu erreichen. So gab ich denn den Befehl zum Schnellfeuern, und in Zwischenräumen von nur 10 Sekunden flogen schwere und mittlere Salven aus den Geschützmündungen heraus. Mir erzählte später der Kommandant des hinter uns fahrenden Schiffes, es wäre ein herzzerreißender Anblick gewesen, als aus unserem schönen Schiff plötzlich die riesige Feuersäule herausgeschossen wäre, und er hätte zu seinem Personal im Kommandostand gesagt: „Seht euch noch einmal die gute ‚Seydlitz' an, gleich ist sie weg." Und da wären aus dieser Feuersäule die Salven herausgesaust, eins, zwei, drei, als Zeichen des Leben- und Kämpfenwollens, auch angesichts des sicheren Todes. Da hätte er die Mütze vom Kopfe gerissen und mit seinen Leuten gerufen: „Drei Hurras für unsere brave unvergängliche ‚Seydlitz'!"

Inzwischen war unser Erster Offizier, Korvettenkapitän Hagedorn, mit dem Feuerwerker und Pumpenmeister in die Abteilung III vorgedrungen, da, wo die Ventile zum Unterwassersetzen der Abteilung lagen. Das war eine schwierige Arbeit, denn aus den brennenden Munitionskammern war der giftige Pulverqualm in alle Räume der Abteilung gedrungen und es herrschte dort bereits eine gewaltige Temperatur. Aber jetzt handelte es sich um die Rettung von Schiff und Besatzung, da waren Pulverqualm und Temperatur Nebensache. Mit Todesverachtung stürzten die drei in die Abteilung zu den Flutventilen; sie hätten sie im Schlaf finden können, so oft war bei den Exerzitien die Lage und Bedienung dieser wichtigen Ventile instruiert worden. In rasender Eile reißen sie ein Ventil nach dem anderen auf, die Handräder sind glühend, die Haut bleibt daran kleben, was schert's! Das Schiff muß gerettet werden. Halb ohnmächtig kommen sie aus der Abteilung wieder heraus; es ist gelungen, die Munitionskammern sind unter Wasser gesetzt, der Brand unten im Schiff — der gefährlichste Brand — ist gelöscht. Aber oben aus den Türmen schlagen noch helle Flammen, das Holzdeck an den Türmen hat bereits Feuer gefangen und brennt, alles ist in einen undurchdringlichen Qualm gehüllt. Auch diesem Brand wird noch zu Leibe gerückt. Vom Nachbarturm E dringt eine Abteilung unter Leutnant zur See Walter vor; mit Feuerlöschschläuchen geht's oben in den Turm, und nach kurze Zeit ist auch dort alles gelöscht, so daß nun keine weitere Gefahr mehr droht. Als bei seinem Besuch an Bord ein paar Tage später der Kaiser zu dem Leutnant zur See Walter, dem er das Eiserne Kreuz überreichte, freundlich sagte: „Na, das war wohl sehr warm da in dem Turm?", da antwortete Walter prompt: „Jawohl, Euer Majestät, mehrere tausend Grad."

In wenigen Minuten waren über 6000 kg Pulver abgebrannt; und das war nur ein kleiner Teil des Gesamtvorrates der beiden Geschützturme. Unsere Art der Verpackung und Lagerung der Kartuschen, die sorgfältig durchdacht und in vielen Schießversuchen eingehend erprobt war, hatte es verhindert, daß die in Packgefäßen

lagernde Munition zur Entzündung gekommen war; das Feuer hatte sich nur auf die im Transport befindlichen und in Bereitschaft liegenden Kartuschen übertragen. Hätte der Gesamtvorrat gebrannt, dann wären wir wohl, wie so manches englische Schiff in gleicher Lage, in die Luft geflogen.

Was war nun die Ursache dieses traurigen Ereignisses gewesen? Gleich nach dem Gefecht stieg ich in die ausgebrannten, noch halb voll Wasser stehenden Räume, um die Entstehung und den Umfang der Zerstörung festzustellen. Eine feindliche Granate hatte den Panzer des hintersten Turmes D, dicht unter dem Oberdeck, getroffen, unglücklicherweise an einer Stelle, wo zwei Panzerplatten zusammenstoßen. Die Granate war außerhalb des Panzers zerschellt und hatte die dort liegenden Wohnräume vollständig zerstört; durch die Gewalt des Aufschlagens aber war ein Stück, in einzelne Brocken zerlegt, durch den Turmraum geflogen, in dem eine Reihe Pulverkartuschen in Bereitschaft lagen. Die Kartuschen waren durch die glühend heißen Panzerbrocken zur Entzündung gebracht und nun hat sich der Pulverbrand mit rasender Geschwindigkeit nach oben und unten fortgesetzt, wobei er unten im Schiff auf die Räume des Nachbarturms C übersprang. Fast alle Bedienungsmannschaften waren augenblicklich tot, erstickt von den glühenden Dämpfen des brennenden Pulvers. Ich fand in einem Raum einen Matrosen, an einen Pfosten gelehnt, die Beine übereinandergeschlagen mit einem Buche in der Hand, vom Tode so plötzlich überrascht, daß er nicht einmal seine Stellung verändert hatte. Nur einige Leute, die ihre Station in unmittelbarer Nähe der Einsteigeluken hatten, waren, völlig verbrannt, noch lebend aus dem Turm herausgekommen; sie sind fast alle hinterher infolge der entsetzlichen Brandwunden und der Nachwirkung der eingeatmeten giftigen Pulvergase gestorben.

Ich muß hier noch kurz eines Mannes denken, der bei diesem Brande sein Leben verlor, das ist der Turmführer von Turm C, der Stückmeister Horl. Horl war ein prachtvoller Soldat, von eisernem Pflichtgefühl, wohlwollender Strenge gegen seine Untergebenen, gesundem Ehrgeiz und glühender Vaterlandsliebe. Für ihn war von vornherein klar: den Krieg gewannen wir. In den ersten Kriegsmonaten gönnte er sich keine Ruhe; sein Turm muß der beste sein, an ihm sollte es nicht liegen. Und da hatte er sich auf den Winterkriegswachen bei Sturm, Eis und Schnee wohl zuviel zugemutet; im Januar 1915 erkrankte er ernstlich an Gelenkrheumatismus, und unser Schiffsarzt, Oberstabsarzt Dr. Fischer, sagte mir eines Tages, daß Horl ausgeschifft werden müsse. Mir tat das bitter leid, einmal des Mannes wegen, der nur eins wollte und hoffte: „Ran an den Feind", dann aber auch unseres Schiffes wegen, daß damit einen der besten Deckoffiziere verlor. Aber was hilft das bei ernster Krankheit, da heißt es nur möglichst schnell gesund werden, um wieder bereit zu sein, und das war an Land eher möglich als an Bord. Am 22. Ja-

nuar, als die Vorbereitungen zu dieser Unternehmung getroffen wurden, sollte mit den übrigen Kranken auch Horl in das Landlazarett gebracht werden; er hatte erfahren, daß ein Vorstoß in die englischen Gewässer geplant war, und da stand es bei ihm fest: er mußte dabei sein. „Herr Oberstabsarzt," sagte er, „ich weiß, daß ich in diesem Kriege falle; ich muß an Bord bleiben, wenn das Schiff in See geht; ich will mich auch ganz ruhig verhalten und in meiner Koje liegen bleiben." Es wurde ihm der Gefallen getan, er blieb an Bord in seiner Koje. Als am 24. Januar „Klar Schiff zum Gefecht!" angeschlagen wurde und alles auf die Gefechtsstationen lief, da ließ sich auch Horl in seiner Hängematte in seinen Turm C bringen, um im Gefecht bei seinen Leuten zu sein. Der Brand im Turm packte mit allen seinen braven Leuten auch ihn. Wir fanden ihn später tot auf seiner Hängematte liegend, in einem der unteren Räume im Turm C; er war so krank und schwach gewesen, daß er nicht, wie es sicherlich sein sehnlichster Wunsch war, bei Beginn des Gefechtes an seinen Zielstand gehen konnte, aber er hörte wenigstens das Arbeiten seiner Leute und das Feuer seines Turmes, und er hatte die feste Zuversicht: „Die werden's schon schaffen." Der schnelle Tod hatte vielleicht einem langen Siechtum vorgebeugt. Ich habe den Verlust dieses treuen Mannes von Herzen betrauert.

Leider verloren wir in diesem Gefecht einen unserer Schlachtkreuzer, den „Blücher". Ein verhängnisvoller Treffer zu Beginn des Gefechts hatte seine gesamte Maschinenanlage manövrierunfähig gemacht. Er konnte zwar zunächst noch die Geschwindigkeit halten, aber allmählich blieb er zurück und war nun dem konzentrierten Feuer mehrerer englischer Schiffe auf nahe Entfernungen ausgesetzt. Wir konnten ihm nicht helfen, denn wenn wir zurückgingen, taten wir, was der Feind wollte, wir stießen auf sein hinter den Schlachtkreuzern anmarschierendes Gros, dem wir auch nicht annähernd gewachsen waren. Wir mußten das Schiff seinem Schicksal überlassen; sein Verlust wurde aufgewogen durch die schweren Schäden, die wir dem Feinde zugefügt hatten. „Lion" war außer Gefecht gesetzt und mußte als Wrack in den Hafen geschleppt werden und auf „Tiger" war eine riesige Munitionsexplosion beobachtet, so daß mit dem Ausfall dieses Schiffes gerechnet werden konnte. Die Verwirrung war auf seiten der Engländer so groß, daß sie das Gefecht abbrachen und sich zurückzogen.

Über die Vorgänge des Gefechtes auf „Blücher", über das heldenhafte Verhalten seiner Besatzung im letzten Verzweiflungskampf und über sein ehrenvolles Ende hat einer der Überlebenden, der Fähnrich zur See Paulsen, folgendes berichtet:

„Auf südöstlichem Kurse fuhr unser Verband mit äußerster Kraft, ‚Blücher' als letztes Schiff; der Feind stand an Steuerbord, fünf englische Schlachtkreuzer, wie wir später erfuhren: ‚Lion', ‚Prinzeß Royal', ‚Tiger', ‚New Zealand' und ‚Indefatigable'. Der Feind

hatte das Feuer auf ca. 20 km eröffnet, unsere Brüder ‚Seydlitz', ‚Derfflinger' und ‚Moltke' hatten bald erwidert, aber für unsere schwächere Artillerie — ‚Blücher' hatte nur 21-cm-Geschütze, gegen 28 cm auf ‚Seydlitz' und ‚Moltke' und 30,5 cm auf ‚Derfflinger' und gegen 30,5 cm und 34,3 cm auf den englischen Schiffen — war die Entfernung noch zu groß. Wir beobachteten viele Geschoßaufschläge im Wasser, ganz nahe bei unserem Schiff, wir wurden beschossen, ohne uns wehren zu können. Schwere Granaten sausten über uns hinweg. Die Maschinen arbeiteten mit äußerster Kraft, das ganze Schiff vibrierte. Immer näher lagen die Geschoßaufschläge bei unserem Schiff, die aufgeworfenen, gewaltigen Wassersäulen schienen in der Luft stehen zu bleiben, jetzt zu beiden Seiten des Schiffes, der Gegner war also eingeschossen. Da plötzlich ein gewaltiger Knall, ein Klirren, als ob Glas in Scherben springt, das Schiff schüttelt sich — Treffer im Vorschiff. Mit steilem Einfallwinkel war er mitten in die Back gesaust; eine hohe Rauch- und Feuersäule schoß aus der klaffenden Wunde. Von allen Seiten wurde nach der Parole gefragt, denn unten im Schiff hat man ja nur die kurze Erschütterung verspürt, von Ursache und Wirkung weiß man nichts. Wie bei den Friedensübungen kommen von allen Stellen die Meldungen zur Zentralstelle unten im Schiff, wo der Erste Offizier, Korvettenkapitän Roß, den Sicherungsdienst leitet. Brand-, Rauch- und Gasgefahr im Vorschiff ist das Ergebnis der Meldungen. Nach wenigen Minuten schon kommt der brave Zimmermeister, schweißtriefend und pechschwarz im Gesicht und meldet: ‚Vorschiff ist klar'.

Die Beschädigung war gering, die Gefechtstätigkeit des Schiffes nicht beeinträchtigt. Inzwischen war die Entfernung zwischen uns und unseren Gegnern geringer geworden und nun konnten auch wir das Feuer eröffnen; in das Krachen der detonierenden feindlichen Granaten mischte sich die ‚Musik' unserer eigenen Geschützstürme.

Plötzlich, es mag 10 Uhr 30 Minuten gewesen sein, hören wir hinten im Schiff ein lautes Zischen, und wie ich durch einen Panzerschlitz nach achtern sehe, bemerke ich, daß der Turm F in Feuer und Qualm gehüllt ist. Ein schweres Geschoß war von oben durch vier Decks hindurch bis in den Mittelgang gedrungen und dort explodiert. Durch das Eindringen giftiger Gase war die Artilleriezentrale verseucht worden und mußte geräumt werden; Granatsplitter hatten im dritten Heizraum die Hauptdampfrohrleitung beschädigt, so daß sofort der Dampfdruck zur Maschine fiel und die Geschwindigkeit bedeutend herabgesetzt wurde. Gleichzeitig wurde die Munition im Mittelgang zur Entzündung gebracht, und dieser Munitionsbrand pflanzte sich durch die Munitionsaufzüge in die Türme B und F fort, die gleichzeitig beide mit allen ihren Bedienungsmannschaften außer Gefecht gesetzt wurden. Durch diesen einen unglücklichen Treffer hatte das Schiff stark gelitten; besonders schwer war der Verlust an

Geschwindigkeit, denn nun mußte ‚Blücher' den Anschluß an seine Brüder verlieren. Ein Gang durchs Schiff zeigte die Verwüstungen, die im Innern bereits angerichtet waren. Heizraum III machte so stark Wasser, daß er verlassen werden mußte. Im Mittelgang zwei Leute wimmernd in einer großen Blutlache; einem waren beide Beine abgerissen, dem anderen das Rückgrat gebrochen. Sie werden von Krankenträgern auf Transporthängematten zum Gefechtsverbandsplatze gebracht. Wie sah es hier aus! Dicht gedrängt lagen die Schwerverwundeten; mit eiserner Ruhe behandelte, schnitt und verband der kleine Assistenzarzt die armen Kerle, die mit bewundernswerter Energie Schmerz und Qual hinunterwürgten. Weiter durchs Zwischendeck. Heizraum V war ausgefallen: Leichen, abgerissene Glieder, Granatsplitter, Kesselteile lagen durcheinander, ein entsetzlicher Anblick. Weiter an Steuerbord, an der Schmiede vorbei; es geht nicht; das ganze Leckssicherungsholz in der Schmiede brennt und erzeugt undurchdringlichen Qualm und Hitze. Also zurück und an Backbord versucht. Dicht hinter mir schlägt eine Granate ein, ein Maschinist, mit dem ich eben noch gesprochen, sinkt lautlos nieder. Ich konnte noch feststellen, daß Heizraum II, III und IV ausgefallen waren; wir konnten also keinesfalls die Geschwindigkeit der übrigen Schiffe halten. Als ich wieder im Artilleriestand bin und Meldung über meine Feststellungen erstattet habe, ein ohrenbetäubender Knall. Fähnrich Meyer, der neben mir stand, fiel zu Boden, durch den Kopf getroffen. Im Artilleriestand flogen die Trümmer durcheinander; das große Entfernungsmeßgerät des Standes war weggeschossen, Rauch und Gas erfüllten den engen Raum. Die Panzertür zum vorderen Kommandostand wurde von zwei kräftigen Leuten aufgestoßen, und nun drängte alles, was noch lebte, dorthin durch. Ich beobachtete durch einen Sehschlitz die feindlichen Schiffe und zählte für mich die Treffer, die unser armer ‚Blücher' bekam. Der Feind überschüttete uns mit Granaten; auch von Backbord her kamen kleine Kreuzer und Zerstörer auf Schußweite heran, um sich an dem Zerstörungswerke zu beteiligen. Unsere Schlachtkreuzer entfernten sich mehr und mehr, es war uns klar, sie mußten uns aufgeben; aber billig sollten uns die Feinde nicht haben, wir schossen verzweifelt auf die immer näher rückenden Gegner. Alle wußten, daß es zu Ende ging, aber mit unveränderlicher Ruhe wurde weiter gearbeitet, in dem Bestreben, mit den letzten Kräften noch möglichst viel zu erreichen. Prasselnd, zischend und krachend schlägt Treffer auf Treffer ins Schiff. Plötzlich dreht ‚Blücher' 180° nach Steuerbord, die Rudermaschine versagt. In unermüdlicher Arbeit wird die Reserveeinrichtung betriebsklar gemacht, allmählich kommt das Schiff wirklich wieder auf Kurs. Torpedos werden geschossen, ein feindlicher Zerstörer sinkt, wir hören drei Hurras aus Turm A. Dann plötzlich wieder neuer Ruderversager, die Gestänge der Steuerung waren zerschossen; ‚Blücher' torkelt von einer Seite

zur anderen, todwund, aber immer noch kracht es aus den eigenen Geschützrohren; wo die Mannschaft noch lebt, da wehrt sie sich. Pink-klirr: Dreck und Splitter fliegen durch die Sehschlitze. Mein eines Auge scheint blind geworden zu sein. Bst — ein Splitter hat meinen Ring am rechten Finger getroffen und zerbrochen. Der Navigationsoffizier, Kapitänleutnant Kirchner, scheint am Kopf schwer verwundet. — 12 Uhr 3 Minuten ‚Lion' außer Gefecht, Hurra! Rumms, ein neuer Treffer gegen den Stand, giftige Gase strömen in dicken Schwaden herein. ‚Tür auf', alle, die hier nichts zu tun haben, raus! Durch einen schmalen Spalt dringt alles auf die Kommandobrücke; als ich gerade an die frische Luft komme, schlägt mir eine heiße blaurote Wolke entgegen: Turm A war getroffen, die Munition war in Brand geraten; auch die braven Kameraden waren alle tot. Vor mir ein wüster Trümmerhaufen, da wo das Kartenhaus stand, ein gähnendes, schwarzes Loch. Die Brücken, die Aufbauten sind weggefegt, überall rauchte es. Leichen, abgerissene Gliedmaßen liegen in Blutlachen an Deck, zerbrochene Eisenstangen liegen herum, das Deck ist an unzähligen Stellen aufgerissen, die Decken der Geschütztürme sind durchschlagen, es steht nur noch ein Schornstein, Schwerverwundete liegen stöhnend an Deck; die es noch können, suchen Schutz vor den feindlichen Granaten, die immer heftiger auf unser Schiff prasseln. Ich klettere und krieche über die Trümmer, es poltert von oben herunter, ein dumpfer Schlag auf den Kopf, mir wird's schwarz vor Augen, alles dreht sich um mich, und dann ist's aus.

Als ich wieder erwache — es mag nach fünf bis sieben Minuten gewesen sein — hat das Schießen aufgehört; die feindlichen Schiffe haben sich im Bogen um uns herumgezogen und sind nicht mehr weit von uns entfernt. Ich taste mich vorsichtig über die rauchenden Trümmer von der Kommandobrücke nach achtern, aufs Mitteldeck, wo vereinzelte Matrosen und Heizer herumlaufen. Einer sieht mich, sieht, daß ich verwundet bin, und bindet mir zwei Schwimmwesten um; er meint, es wären genug da, die doch keinem mehr nützen könnten, und ich sei ja verwundet. Ich lasse es gern geschehen. Am Geschützturm lehnt einer und betet; ein anderer singt ‚Deutschland, Deutschland über alles'. Wieder ein anderer lächelt mir zu und sagt: ‚Unser schönes Schiff, unser Blücher.' Es war uns klar, es ging zu Ende mit unserem stolzen Schiff, schon lag es hart nach Backbord über, bald mußte es kentern. — Da fällt ein Schuß bei uns an Bord, ein Turm hat ihn gefeuert, wahrscheinlich durch ein Versehen, denn an ein Richten war ja nicht mehr zu denken. Und nun ging der Höllentanz noch einmal los, aus nächster Nähe überschütteten uns die feindlichen Schiffe mit einem Hagel von Granaten, um auch das letzte Lebenszeichen unseres Schiffes zu ertöten. Einem Heizer neben mir wird die Schlagader am Hals zerrissen; er ruft mir mit letzter Kraft zu: ‚Herr Fähnrich, es ist aus; grüßen Sie meine Eltern!' Dann sinkt

er lautlos um. Das Schiff legt sich immer mehr über, mein Kamerad Reinländer kommt zu mir und schleppt mich über das Mitteldeck nach Steuerbord, damit wir beim Kentern nach Möglichkeit nicht unters Schiff kommen. Überall Tote, rauchende Trümmer, gähnende Löcher. An der Steuerbord-Reeling sitzt mein Kamerad Krause, schwer getroffen; er sieht mich noch einmal schmerzlich an, dann sinkt er hintenüber und ist tot. Wir klettern aufs Torpedonetz, da dröhnt die Schiffsglocke laut durchs Schiff, das Signal: Alle Mann aus dem Schiffe! ‚Alle Mann, hahaha', ein Nervenkranker lacht aus vollem Halse. Der Rest der Besatzung sammelt sich auf dem Deck. S.M.S. ‚Blücher' Hurra! Alle die von Pulverstaub beschmutzten blutigen Gesichter, noch einmal flammt in ihnen die Begeisterung auf. Wie ein Sturm braust es über das Schiff: Unser oberster Kriegsherr, der deutsche Kaiser, Hurra! und dann an den verschiedenen Stellen des Schiffes Gesang: ‚Heil dir im Siegerkranz', ‚Deutschland, Deutschland über alles' und das Flaggenlied mit seinem stolzen Schluß: ‚Dir wollen wir treu ergeben sein, der Flagge Schwarz-Weiß-Rot'.

‚Blücher' neigt sich mehr und mehr — es ist jetzt sicher, unser Schiff kentert. Viele springen über Bord. Ich laufe über das Netz, die Spieren, den Rumpf, den Schlingerkiel, da bin ich im Wasser. Hinter mir saugt's und zieht's, das sinkende Schiff; ich schwimme mit Aufbietung aller Kräfte, endlich bin ich frei. Mit kräftigen Stößen arbeite ich mich weg von dieser Stelle des Grausens, um mich herum der letzte Kampf der Ertrinkenden. Endlich, endlich komme ich in die Nähe eines Fahrzeuges, ich greife nach einer Leine, ich werde an Bord gezogen und — befinde mich in englischer Gefangenschaft."

Noch manches Mal ist unsere stolze Hochseeflotte hinausgezogen, um den Gegner zu suchen. — Voran die Schlachtkreuzer. — Im gewaltigsten Ringen auf See, in der Schlacht vor dem Skagerrak errang die deutsche Flotte unvergänglichen Lorbeer. — Jetzt ruht sie auf dem Meeresgrunde. Deutschlands Macht zur See ist gebrochen; aber mit dem Wiedererwachen des deutschen Volksbewußtseins, mit dem Wiedererstarken deutscher Volkswirtschaft und dem Wiederaufblühen des deutschen Handels wird auch die Einsicht wiederkommen, daß ein großes Volk im Wettbewerb der Völker der Erde nicht ohne Seegeltung leben kann. Auf den Trümmern von Scapa Flow wird eine neue deutsche Flotte entstehen. — Es kommt die Zeit!

Es kommt die Zeit.*)

Wir pflügten das Meer im Eisenschiff,
Wir fahren zur See jetzt im schwankenden Kahn.
Uns schirmte ein Panzer vor Sturm und Riff,
Uns trägt und schirmt jetzt ein hölzerner Span.

*) Mit Genehmigung der Schriftleitung „Mittschiffs"

Doch die See ist weit, und die See ist stark,
Und sie hält die Herzen uns stark und weit,
Und sie singt uns hinein in Blut und Mark:
„Es kommt die Zeit! Es kommt die Zeit!"

Uns dienten die Häfen der ganzen Welt,
Jetzt stellen wir Netze zum Fischen aus,
Wir lachten einst über Gut und Geld,
Jetzt fehlt das tägliche Brot im Haus.
Aber harte Arbeit zeugt harte Hand,
Eine Hand zum schwersten Werk bereit,
Und kehren wir leeren Bootes zum Land —
„Es kommt die Zeit! Es kommt die Zeit!"

Einst haben viele mit uns gelacht,
Sie schlafen da unten, ihr Mund ward stumm.
Doch treibt unser Boot durch die Nebelnacht,
Dann geht ein Raunen im Dunkel um:
Ihr seid die Erben von unserm Tod.
Unsere Braut, die See, hat der Feind gefreit.
Ihr sollt sie lösen aus Schmach und Not. —
„Es kommt die Zeit! Es kommt die Zeit!"

# Bilder von der Belagerung Tsingtaus.

Von Vizeadmiral Alfred Meyer-Waldeck,
damals Gouverneur von Kiautschou.

## 1. Von der Mobilmachung.

Unser blühendes Schutzgebiet Kiautschou, dessen Entwicklung gerade im Jahre 1914 zu den schönsten Hoffnungen berechtigte, war durch den Ausbruch des Weltkrieges mit einem Schlage in ein großes Militärlager verwandelt worden. Der ganze Platz, der bisher eine Ausstellung deutscher Kultur und deutschen Wirtschaftslebens für den fernen Osten gebildet hatte, war jetzt nur noch von einem Gedanken beseelt, Tsingtau gegen den Ansturm der Japaner so lange wie nur irgend möglich zu halten. Mußte es fallen, so sollte es in Ehren fallen!

Groß und klein, hoch und niedrig waren sich des Ernstes dieser Aufgabe bewußt, und jeder wollte sein Bestes dazu beitragen, das Ziel zu erreichen.

Diese freudige Opferwilligkeit beseelte alle Deutschen in Ostasien. Die spärliche Zahl unserer aktiven Verteidiger wurde in willkommenster Weise verstärkt durch den Zustrom einberufener Reservisten und Freiwilliger, deren Zahl unsere kühnsten Hoffnungen weit überstieg. Es kamen nach und nach 76 Offiziere und 1400 Mann; das waren 50 Prozent unserer Friedensbesatzung! Jeder Abendzug unserer Schantungbahn brachte hundert und mehr Mitkämpfer, die dann unter dem klingenden Spiel unserer Kapelle ihren Einzug in die Stadt hielten. Freudig und begeistert kamen sie, um das Fleckchen deutscher Erde im fernen Osten und die Ehre unserer Nation verteidigen zu helfen. Die meisten waren Kaufleute, die ihr Geschäft, ihr Vermögen opferten, um ihre Pflicht gegen das Vaterland zu erfüllen. Es waren vorzügliche Menschen. Viele darunter waren unerschrockene, zu selbständigem Handeln erzogene Männer, denen man späterhin die schwierigsten Aufgaben, die gefährlichsten Patrouillen anvertrauen konnte. Sie kamen aus den entlegensten Orten Chinas und Rußlands, aus Japan, Siam, von den Philippinen und Sundainseln. Viele haben wochenlange, anstrengende und abenteuerliche Fahrten zurücklegen müssen, ehe sie glücklich nach Tsingtau gelangten. Viele brachten im Gepäck versteckt noch wertvolle Gaben mit: große Mengen an Gewehrpatronen und Silbergeld; sogar in Teile zerlegte Maschinengewehre, da wir auf andere Weise nichts mehr nach Tsingtau hereinbekommen konnten.

Schließlich hatten wir zur Verteidigung Tsingtaus einschließ-

lich aller Reservisten und Schiffsmannschaften 4500 Mann. Hiervon blieben für die letzten Kämpfe nach Abzug der im Vorgelände Gefallenen, Verwundeten und Vermißten nur noch 3600 Mann übrig, denen eine japanische Belagerungsarmee von rund 60 000 Mann gegenüberstand.

Alles was wir an Geschützen jeden Kalibers auftreiben konnten, wurde in Armierungsbatterien aufgestellt. Die fünf Infanteriewerke, die das Rückgrat unserer letzten Infanteriestellung dicht vor der Stadt bildeten, wurden mit allen Mitteln verstärkt und vor allen Dingen auch die Zwischenräume zwischen ihnen ausgebaut.

Da zur Zeit des Ablaufs des japanischen Ultimatums am 23. August mit den ersten feindlichen Handlungen, jedenfalls mit einer Störung der weiteren Mobilmachung gerechnet werden mußte, war auf diesen Zeitpunkt hin der ganze Verteidigungsapparat eingestellt. Mit fieberhafter Eile waren alle Arbeiten bei Tag und Nacht soweit vorgetrieben worden, daß sie wenigstens im Rohen bis zum 21. August abends fertig waren. Überrascht konnten wir nun nicht mehr werden.

Am 22. August morgens verließ der letzte Zug mit Frauen und Kindern die Stadt. Am Vormittag war eine Schlußsitzung aller beteiligten Stellen im Gouvernement, in der die Grundzüge für die Verteidigung durchgesprochen wurden. Nach dieser Besprechung wurde die Leitung nach der Festungszentrale in der Bismarckkaserne verlegt, wo der ganze Nachrichten- und Befehlsapparat zusammenlief.

Der Nachmittag vereinigte noch einmal die dienstfreie Garnison und die Bürgerschaft zu einem letzten gemeinsamen Gottesdienst in der Christuskirche und schon der Spätnachmittag brachte als erstes kriegerisches Ereignis einen Kampf zwischen unserem einzigen Torpedoboot „S 90" und dem englischen Zerstörer „Kennet". Auf einer seiner Patrouillenfahrten war „S 90" dicht vor der Bucht mit „Kennet" zusammengetroffen. „Kennet" versuchte mit seiner überlegenen Geschwindigkeit „S 90" von Tsingtau abzuschneiden, um es dann mit seiner überlegenen Artillerie zu vernichten. Von Land aus konnten wir den heißen Geschützkampf, der sich auf einer Schußentfernung von 4000 m abspielte, gut beobachten und sahen mit Besorgnis, wie die gutliegenden englischen Salven eindeckten. Da plötzlich drehte „Kennet" ab und verschwand nach Norden, während „S 90" unversehrt nach Tsingtau einlaufen konnte. Der Grund wurde uns erst später bekannt. „Kennet" hatte zwei Treffer erhalten, davon einen in der Kommandobrücke mit einer Anzahl Toter und Verwundeter. Unter den Toten befand sich auch der englische Kommandant.

Am Abend des 22. August erreichte uns als letzter Gruß aus der Heimat ein Telegramm Seiner Majestät des Kaisers: „Gott schütze Euch in dem bevorstehenden schweren Kampfe. Gedenke Eurer. Wilhelm", das überall begeisterte Freude auslöste.

## 2. Von den Kämpfen im Vorgelände.

Am 2. September hatten die Japaner an der Nordküste der Halbinsel Schantung aus 26 Transportschiffen, die von 36 Kriegsfahrzeugen gedeckt wurden, den Hauptteil ihrer Belagerungsarmee gelandet, die von hier gegen die Nordgrenze unseres Schutzgebietes vorrückte. Als ihre Vortruppen unseren Grenzfluß, den Peischaho, erreicht hatten, erfolgte am 18. September eine Landung weiterer japanischer Truppen in der Lauschanbucht, im Osten unseres Schutzgebietes. Diese Kolonne wurde gegen das schroffe und zackige Lauschangebirge angesetzt, das unser Schutzgebiet im Nordosten und Osten begrenzt. Durch den Hotungpaß drangen diese überlegenen, von Gebirgsartillerie unterstützten japanischen Kräfte vor und drückten unsere schwachen Patrouillen zurück.

Vom Hotungpaß aus erfolgte am 20. September der Vorstoß auf den Tempelpaß und das Mecklenburghaus, das von einem Zuge unserer Infanterie aufs hartnäckigste verteidigt wurde. Dreimal wurde der Sturm abgeschlagen, erst als der kleinen Schar vollständige Umzingelung drohte, zog sie sich durch das „Herzogin-Elisabeth-Tal" nach Süden zurück. Die Gebäude des Mecklenburghauses gingen in Flammen auf, ehe sie in die Hände der Japaner fielen.

Hier im Lauschan bot sich uns noch eine Gelegenheit zu einem kleinen Offensivstoß. Unser östliches Detachement bekam Befehl, die Japaner von dem davorliegenden Kletterpaß, wo sie sich offen zeigten, herunterzuwerfen. Dieser scheinbar gänzlich überraschend kommende Angriffsstoß glückte so vollkommen, daß er unter den japanischen Vortruppen sichtlich Verwirrung hervorrief und sie sich fluchtartig zurückzogen unter Zurücklassung eines großen Teils ihrer Ausrüstung.

Erst am 26. September vormittags überschritten die Japaner in erdrückender Übermacht den Peischaho und setzten sich in den Dörfern vor unserer Stellung fest. Mit anbrechender Dunkelheit stießen sie in Massen gegen unsere erste Stellung vor.

Für unsere Truppen im Vorgelände, die kaum 1000 Mann zählten und eine Strecke von 30 km zu decken hatten, waren zwei Aufnahmestellungen ausgebaut worden. Die erste ließ sich bis zum 27. September morgens halten; dann mußten die Vortruppen über das breite Bett des Litsunflusses zurückgenommen werden auf die zweite Stellung, die sich auf vier Berggruppen stützte. Zwei Maschinengewehre und einen Infanteriezug hatte in ihrer Postierung die Nachricht von dem Abzug nicht erreicht. Erst als die Japaner mit wildem Banzai-Geschrei die „geräumte" Hauptstellung nahmen, wurde ihnen ihre verzweifelte Lage klar. Der Rückzug mußte versucht werden. — Die Maschinengewehre sind bereits auf die Tragetiere verpackt, da erhalten die Bedienungen auf vier bis fünf-

hundert Meter Gewehrfeuer und sehen im ersten Morgenlicht vor sich eine vorgehende japanische Schützenlinie. In aller Hast werden die Maschinengewehre wieder feuerbereit gemacht und schießen, was die Läufe hergeben, auf die lohnenden Ziele. Immer näher kommt der Feind, sprungweise vorgehend trotz der Verluste, plötzlich geht in der japanischen Linie eine Mine hoch. Unter dem Eindruck der hierdurch hervorgerufenen Bestürzung und Verwirrung gelingt es die Maschinengewehre mitzunehmen, und fort geht es mit möglichster Geschwindigkeit in der Richtung nach dem Dorfe Litsun, wo sich das Gros befindet; die ganzen Straßen sind schon mit japanischer Kavallerie und Infanterie angefüllt.

Der 27. September war der Hauptkampftag im Vorgelände, die Infanteriemassen, die die Japaner gegen unsere zweite Aufnahmestellung ansetzten, waren unterstützt von ihrer gesamten leichten Artillerie und auch ihre schwere Artillerie des Feldheeres trat an diesem Tage zum ersten Mal in Tätigkeit. Auf unserm linken Flügel gelingt es den Japanern nicht, ihre Kräfte zur Entwicklung zu bringen, da unsere Schiffe (das Kanonenboot „Jaguar", das Torpedoboot „S 90" und der österreichische Kreuzer „Kaiserin Elisabeth") aus der Innenbucht ein vernichtendes Flankenfeuer auf die vollgepfropften Straßen richten. Einzelne Batterien und Kolonnen wurden hier vollkommen zersprengt, und nach japanischen Berichten sind die Verluste hier sehr groß gewesen. Aber auch beim Dorfe Litsun hatten die Japaner schwere Verluste, wo Welle auf Welle das ungedeckte Flußbett überschreiten mußte und dabei unserer Artillerie und unseren Maschinengewehren lohnende Ziele bot. Um so stärker war der japanische Druck auf unseren rechten Flügel, den die Japaner offenbar zu umgehen strebten. Das östliche Detachement mußte zurückgenommen werden. Hierbei konnten die Batterien von Iltisberg und Bismarckberg wirksam eingreifen und erleichterten unseren Truppen wesentlich das Loslösen vom Feinde.

Bei Sonnenuntergang hatte der Kampf seinen Höhepunkt erreicht und es bedurfte des Einsetzens unserer ganzen artilleristischen Kraft, um eine Umfassung unseres rechten Flügels zu verhindern.

Mit Tagesgrauen am 28. September entbrannte der Kampf in voller Heftigkeit von neuem, und es wurde uns bald klar, daß es nun an der Zeit war, die Vortruppen hinter das Haupthindernis zurückzunehmen, wollten wir nicht von den wenigen Leuten, die wir für die letzte Verteidigung noch so notwendig brauchten, schon hier unverhältnismäßig viele verlieren, zumal die japanische Blockadeflotte zum ersten Male eingriff.

Der Befehl zum Rückzug hinter das vor den fünf Infanteriewerken gelegene Haupthindernis wurde gegeben. Er vollzog sich in vollster Ordnung, gedeckt von unserer Artillerie.

Die völlige Einschließung war mit dem 28. September vollzogen und das Vorgelände im Besitz des Feindes. Es war uns aber gelun-

gen, das weitausgedehnte Gelände zu sichern und dem übermächtigen Feind hier einen zehntägigen Aufenthalt zu bereiten und ihm schwere Verluste beizubringen.

### 3. Von den Ereignissen nach der Einschließung.

Vier Wochen dauerte es, bis zum 28. Oktober, ehe der Feind seine schwere Belagerungsartillerie in Stellung gebracht hatte und mit dem allgemeinen Bombardement von Land aus begann. Um den offensiven Geist in der Truppe hochzuhalten und um dem Gegner ein Beispiel unserer Tatenlust zu geben, wurde gegen den vorgeschobenen rechten Flügel der Japaner auf dem kleinen Berg Schuangschan am 2. Oktober ein nächtlicher Ausfall mit den drei Kompanien des ostasiatischen Marinedetachements angeordnet. Die Überraschung gelang: der Schuangschang wurde erstürmt. In der japanischen Stellung soll nach ihren eigenen Angaben große Verwirrung entstanden sein, da man auf alles andere als auf einen Ausfall gefaßt war. Unsere rechte Flügelkompanie unter Graf Herzberg war aber dabei in schweres Maschinengewehrfeuer gekommen und der Ausfall hatte uns dadurch den Verlust von 28 Mann gebracht. Darunter befand sich Graf Herzberg selbst, der tapfere Führer seiner Kompanie.

Während des Oktobers traf der Feind alle Vorbereitungen für einen förmlichen Festungsangriff. Wir waren bestrebt, durch planmäßige Beschießung des Vorgeländes, der Anmarschstraßen, der vermutlichen Depots und Unterkunftsplätze dem Feinde nach Möglichkeit Aufenthalt und Verluste zu bereiten. Außer den sehr gut arbeitenden chinesischen Kundschaftern waren wir dabei ganz auf die Erkundungen unseres einzigen Fliegers angewiesen.

So erfolgreich auch unsere Feuerüberfälle waren, die Tag und Nacht zu den verschiedensten Zeiten angesetzt wurden, um dem Feinde für seine Arbeiten keine bestimmten Ruhepausen zu lassen, so mußten wir uns doch wegen der Knappheit der Munition eine starke Reserve auferlegen. Die Ungewißheit, wann der Feind zum Sturm übergehen würde, erschwerte unser Rechenexempel. Wir mußten für die letzte Phase noch genügend Munition übrigbehalten, wollten aber auch *keine Granate unverschossen* lassen. Zum Glück ist uns das *buchstäblich* gelungen.

Auch ein reger Patrouillendienst gehörte in dieser Periode zu den Aufgaben der Besatzung. Eine Reihe besonders kühner und geschickter Erkundungsgänge, die zum Teil hinter die feindlichen Linien führten, brachten uns wichtige Aufklärungen. Sie forderten aber auch ihre Opfer. In diesen Tagen fiel der Unteroffizier Diehl. Schwer verwundet duldete er es nicht, daß die ihn begleitenden Leute bei ihm blieben, vielmehr schickte er sie mit seiner Meldung zurück. Eine sofort ausgesandte Kolonne fand ihn nicht mehr am Leben. Neben ihm lag ein Notizbuch mit der bezeichnenden Eintragung: „Ich hatte einen schweren Tod, aber ich sterbe gern für meinen Kaiser."

## 4. Vom Schußkampf und Sturm.

Als Einleitung zum Schußkampf setzte am 29. und 30. Oktober eine Beschießung von See her durch die Flotte ein von noch nicht dagewesener Heftigkeit, die an beiden Tagen mit nur kurzen Pausen bis zur Dunkelheit andauerte. Ziele waren in erster Linie unsere Batteriestellungen.

Am 31. Oktober mit Morgengrauen begann der planmäßige Artillerieangriff der Japaner von Land aus mit ihrer gesamten Belagerungsartillerie, die sich aus 165 modernen Geschützen bis zum 28 cm zusammensetzte. In den Höllenlärm der feindlichen Geschütze, in das Fauchen und Zischen der krepierenden Granaten mischte sich der Donner unserer eigenen Seefrontgeschütze, die über die Stadt hinweg nach Land feuern mußten.

Gleich zu Beginn erhielt die von dem österreichischen Kreuzer „Kaiserin Elisabeth" an Land ausgestellte Batterie durch einen unglücklichen Treffer fünf Tote und sieben Schwerverwundete. Leider wurde auch gleich am ersten Tage eines unserer beiden so wertvollen 10,5-cm-Geschütze der Iltisbergbatterie unbrauchbar gemacht. Die Werft wird in Brand geschossen, ebenso auch die vier großen Petroleumbehälter am Hafen. Die von ihnen aufsteigenden dicken schwarzen Rauchsäulen bilden einen schaurig-schönen Anblick gegen den tiefblauen Himmel. Das feindliche Steilfeuer wird mit bewunderungswerter Genauigkeit geleitet. An den Infanteriewerken werden die Brustwehren und Traversen durch Granaten zerpflügt. Unsere Landfrontbatterien, die zum großen Teil ohne jeden Schutz waren, können nur noch in den Pausen, die uns der Feind läßt, feuern. Die beweglichen Geschütze, die drei 15-cm-Feldhaubitzen und die beiden Feldbatterien, können sich nur durch steten Platzwechsel vor der Vernichtung schützen.

Nachts wird das Feuer etwas schwächer.

Unter schwerstem Feuer unternahmen die Japaner am 2. November den ersten Vorstoß auf das Haupthindernis, der jedoch abgewiesen wurde. Die Batterien erhielten Befehl, nachts gegen die sich heran arbeitenden Japaner einen Feuerschutz vor die am meisten gefährdeten Infanteriewerke zu legen. Unsere Munition wurde schon bedenklich knapp.

In den Infanteriewerken war das Leben in diesen Tagen und Nächten anhaltenden Trommelfeuers nicht mehr menschlich zu nennen. Unaufhörlich mahlen die Geschosse weiter an den Infanteriewerken, und alles außerhalb der betonierten Räume wird bis zur Unkenntlichkeit zusammengeschossen. Einen schweren Verlust erleidet unsere Seefrontbatterie auf Huitschenhuk. Während eines der 24-cm-Geschütze nach Land zu feuert, dringt eine Granate von hinten in die Schutzkuppel. Fast die gesamte Bedienungsmannschaft wird getötet.

Ein Augenzeuge an Bord eines der feindlichen Schiffe schildert das Bild als erschütternd: „Überall, wo man hinsah, Feuer, Rauch,

hoch in die Lüfte spritzender Schutt. Nicht eine Stelle der Stadt, von der man auch nur für einige Minuten sagen konnte, hier herrscht Ruhe. Und über dem Ganzen eine ständig hängende Wolke berstender Schrapnells, die wie große Schneeflocken am klarblauen Himmel schwebten. Dazu ein ununterbrochenes Getöse. Wahrlich für Augen und Ohren ein gewaltiges Bild von erschütterndem Ernst. Jeder von uns hatte den Eindruck, daß nichts von dem schönen Tsingtau übrigbleiben könne als Schutt und Asche."

Zum Glück wirkt der äußere Eindruck meist schrecklicher als die Wirklichkeit, denn trotz der doppelseitigen tage- und nächtelangen Beschießung von Land und See aus blieb das allgemeine Bild der Stadt doch unzerstört erhalten.

Unter dem überwältigenden Artilleriefeuer der Japaner, dem wir kein gleichwertiges entgegensetzen konnten, machte das Vortreiben der japanischen Laufgräben jetzt schnelle Fortschritte.

Am Nachmittag des 4. November ging der rechts vom Infanteriewerk gelegene Schießstand, der trotz heftigster Beschießung immer noch gehalten worden war, verloren. Am Abend wurde auf dem linken Flügel das Haupthindernis bei dem vor dem Infanteriewerk 5 liegenden Wasserwerk durchschnitten und bei einem überwältigenden Angriff durch diese Lücke das Wasserwerk selbst genommen.

In der Nacht vom 5. zum 6. November wurden zwei größere Einbruchsversuche unternommen. Der eine richtete sich gegen den linken Flügel durch das Watt hindurch. Er brach in unserem Feuer zusammen, nachdem besonders zwei der dort verlegten Seeminen mit großem Erfolg gezündet worden waren. Die Japaner haben darauf diese Angriffsstelle ängstlich vermieden. Ein zweiter Einbruchsversuch wurde zwischen den Infanteriewerken 4 und 5 gemacht. Hier kam es an dem dort gelegenen Blockhaus bereits zu einem erbitterten Handgranatenkampf, der mit der Zurückdrängung der Japaner endete.

Jetzt konnte niemandem mehr eine Ruhepause gegönnt werden, da der Sturm stündlich zu erwarten war.

Am 6. November setzte mit Tagesgrauen die Beschießung von See und Land aus wieder mit voller Energie ein, die Werke und die Stadt gleichmäßig mit Granaten bedeckend. Ununterbrochen dauerte sie den ganzen Tag. Wir konnten, um die letzten paar Granaten für den Sturm zu sparen, nur noch mit einzelnen Schüssen antworten. Alles deutete darauf hin, daß die Japaner mit ihren Vorbereitungen für den Sturm fertig waren.

In das Haupthindernis waren durch das tagelange Feuer breite Breschen gelegt. Starke Infanteriepatrouillen mit Maschinengewehren fühlten immer energischer vor. Gegen 9 Uhr 30 Minuten abends entwickelte sich ein heftiger Angriff auf das Infanteriewerk 4 und erst nach vierstündigem erbitterten Kampf gelingt es hier noch einmal, den Feind wieder aus dem Werk herauszudrängen. Feind-

liche Artillerie und Infanterie arbeiten ausgezeichnet zusammen. Sobald die Infanterie vom Werk abläßt, trommelt die Artillerie darauf. Kaum verhallt der letzte japanische Schuß, so schieben sich die dichten Infanteriemassen wieder an das Werk heran.

Während der Kampf hier bei dem Infanteriewerk 4 noch tobt, wird gegen 1 Uhr nachts ein noch heftigerer Stoß gegen das Infanteriewerk 3, das kleinste der Werke, geführt. Das Artilleriefeuer läßt die Besatzung nicht herauskommen. Die Infanteriemassen schieben sich zu beiden Seiten vor und umzingeln das Werk. In der ersten Linie ist damit eine Lücke geschaffen, durch die sich nun der Strom vorwärts ergießen will. Mit allen Mitteln wird versucht, ihn noch einmal aufzuhalten. Die Besatzungen der Zwischenräume werfen sich dem Feind aufs tapferste entgegen und werden nach Möglichkeit noch verstärkt. Die gesamte Artillerie bekommt jetzt Befehl, ihre letzte Munition zu verfeuern. Die beiden benachbarten Infanteriewerke 4 und 2 besetzen ihre Flanken und führen einen erbitterten Kampf. Für kurze Zeit staut sich die feindliche Flut, und ihre Verluste sind sehr schwer. Die Lücke ist noch nicht breit genug. Da wendet sich ein neuer Stoß auch gegen das Infanteriewerk 2, dessen Front in heftigem Handgranatenkampf aufs tapferste verteidigt wird. Aber Welle auf Welle schiebt sich vor, immer dichter werden die japanischen Massen trotz der schwersten Verluste. Und wie ein Flutstrom, der den Damm durchbrochen hat, ergießen sich nun die japanischen Truppen in das Gelände hinter den Infanteriewerken. Begünstigt durch die mondhelle Nacht und wohl auch von ortskundigen Leuten geführt breiten sie sich auf den letzten Höhen vor der Stadt aus. Unsere dortigen Stellungen bekommen plötzlich von hinten Feuer. Auch die nur noch 45 Mann starke Besatzung der Iltisbergbatterie wird während des Feuers von hinten überfallen. 1500 Japaner stehen davor. Wie sie nachher die 45 Mann abzählten, wollen sie es nicht glauben, daß die ganze Besatzung das ist und durchsuchen das ganze Werk nach den versteckten Leuten.

Der Beobachtungsposten auf der Punktkuppe — 17 Mann unter Oberlt. z. S. Aye — wird ebenfalls von hinten überfallen und bis auf zwei Mann mit Bajonett und Säbel niedergemacht.

Um 5 Uhr 30 Minuten kann auch das Infanteriewerk 4 dem Ansturm nicht länger wiederstehen. Um 6 Uhr setzt der Sturm auf das Infanteriewerk 1 ein, das gleichzeitig von vorn und hinten angegriffen wird. Kurz darauf liegt auch das Infantieriewerk 5 unter schwerstem Feuer. Die telephonische Verbindung mit ihm war schon seit Stunden unterbrochen. Das Observatorium meldet, das ganze Werk sei nur noch eine einzige riesige Staubwolke.

Aber alle Tapferkeit kann die feindliche Flut nicht mehr aufhalten. Mit Mühe gelingt es durch Aufbieten der letzten verfügbaren Leute, die Japaner so lange zurückzuhalten, bis alle Geschütze nach Verschießen der letzten Granaten gesprengt

sind. Als die Haubitzen der Bismarckbatterie gesprengt werden, stehen die Japaner schon auf der Batterie und fliegen mit in die Luft.

Heiß tobt der Infanteriekampf noch beim Dorf Taitungschen. Nachdem alle Verteidigungsmittel der sogenannten Festung erschöpft sind, wird, um weiteres unnützes Blutvergießen zu vermeiden und vor allen Dingen auch um den Kampf mit den dann unabsehbaren Folgen nicht in die innere Stadt zu tragen, um 6 Uhr 20 Minuten im ersten fahlen Dämmerlicht des 7. November auf Signalstation und Observatorium die weiße Flagge geheißt. Gleichzeitig wird der erste Adjutant als Parlamentär mit einem Schreiben an den japanischen Oberkommandierenden abgeschickt. Das Schreiben enthielt die Bereitwilligkeitserklärung zu Übergabeverhandlungen. Es ist immerhin anerkennenswert, daß die Japaner auf diese Übergabe eingegangen sind. Tatsächlich war nichts mehr zu übergeben. Festung und Stadt waren schon in japanischen Händen.

Am 9. November nachmittags versammelte sich noch einmal alles, was von Deutschen in Tsingtau war, zu einer schlichten, schönen Feier auf dem Friedhof, um an den offenen Gräbern der Gefallenen Abschied zu nehmen von diesen bis in den Tod Getreuen — und von Tsingtau!

Tsingtau ist am 7. November gefallen. Der Geist unserer Besatzung aber war bis zum Schluß im höchsten Maße lobenswert gewesen. Der ganze Kampf, der sich ja zum größten Teil auf Improvisationen und behelfsmäßige Mittel stützen mußte, konnte in dieser Art nur durchgeführt werden durch die einmütige und entschlossene Pflichttreue und Hingabe sämtlicher Beteiligten.

Wenn nun unser Tsingtau auch vorläufig für uns verloren ist, so ist trotzdem unsere siebzehnjährige Kulturarbeit im fernen Osten nicht vergeblich gewesen. China, dieses Riesenreich mit seinen unbegrenzten Handelsmöglichkeiten, hat in Tsingtau kennengelernt, was Deutschland auf allen Gebieten zu leisten imstande ist und China wird das nie vergessen.

Auch der Kampf um Tsingtau ist nicht vergeblich gewesen. Wir haben damit unsere Ehre im fernen Osten gerettet und jeder neue Pionier, der wieder hinauszieht, braucht sich der Vergangenheit nicht zu schämen.

Ist uns jetzt auch der Besitz geraubt, die Erinnerung an alles, was von Deutschland über See geleistet worden ist, im Frieden und im Weltkriege, diese Erinnerung stets wach zu halten, soll für alle Deutschen eine heilige Pflicht sein. Immer wieder müssen wir es namentlich unserer Jugend erzählen und ihren Blick hinlenken auf all das Große und Herrliche, was von dem starken und gesunden Deutschland einst geleistet worden ist. Dann wird sie den Mut finden, durch angestrengteste Arbeit unser Deutschland wieder zu befreien aus seinen Sklavenketten.

# S. M. S. „Karlsruhe".

Von Kapitänleutnant a. D. Kurt von dem Borne,
damals erstem Artillerieoffizier S. M. S. „Karlsruhe".

Am Abend des 2. August gab der Kommandant die Kriegserklärung an Frankreich und Rußland der Besatzung bekannt. Unvergeßlich für jeden, der es miterlebte: — Das Schiff gefechtsklar — Sonnensegel geborgen, Geländer niedergelegt, Geschütze los und Bereitschaftsmunition am Geschütz — in hoher Fahrt nordwärts steuernd durch die glatte, im letzten Glühn der Abendsonne leuchtende Flut der Floridastraße, in den sinkenden Abend hinein. — Auf der Back war die Besatzung angetreten. Der Kommandant hielt den Gottesdienst, mit den einfachen Worten unseres Bordpredigtbuches. Und dann ging ein Aufrichten durch seine hohe Gestalt, einen Schritt trat er vor, um ganz eins mit seiner Besatzung zu sein: „Und gebet dem Kaiser, was des Kaisers ist!" — Und er gedachte des schwer ringenden Vaterlandes, der Lieben daheim, der Brüder, die vielleicht schon heute im Kampfe standen, gedachte des Kaisers, unseres nun in Wahrheit obersten Kriegsherrn — „Heil dir im Siegerkranz" ——

Ein kurzer militärischer Akt nur war es gewesen. Aber doch fühlte ein jeder die Weihe auch dieses schlichten Augenblickes. — Eins in eins zusammengeschweißt Schiff und Besatzung! — Des einzelnen Taten und Verdienste verschwinden, des einzelnen Schicksal tritt zurück und geht auf in dem Schicksal des Schiffes, in seinen Taten und seinen Fahrten: ein einziges lebendiges Wesen mit Odem und Seele ist es geworden, mit Wollen und Willen, S. M. S. „Karlsruhe", von deutschem Geist und deutscher Arbeit erschaffen, von deutschen Männern geführt, von lebendiger Kraft und heiligem Wollen erfüllt bis hinein in die letzten Spanten und Nieten und Schrauben, bis hinein in die letzte Muskelfaser und in den innersten Herzschlag von Führer und Mann.

Eines solchen Schiffes Führer zu sein, dazu bedurfte es einer besonderen Persönlichkeit. Denn übermenschlich fast war die Aufgabe, die hier an den Kommandanten des deutschen Auslandkreuzers herantrat. Herr war er auf weitem Meer, sein eigener Herr, keinen hatte er über sich, fast Herr über Leben und Tod auf seinem Schiff — mit unbeschränkter Selbständigkeit, aber mit einer ungeheuren Verantwortung auf den Schultern. Denn abgeschnitten von der Heimat, ohne Verbindung, ohne Befehle, ohne Nachrichten, wie es zu Haus

und beim Feinde stand, wie die Lage und die Absichten der Führung, war er nur angewiesen auf die spärlichen Nachrichten, die ihm die entstellten feindlichen Zeitungen und Funksprüche gaben, die ihm vielleicht Gefangene bringen würden, und die selten einmal von einer der deutschen, weit entfernten Funkstationen gehört werden konnten. Daraus mußte er sich sein Bild machen und seine Entschlüsse fassen — ohne Hilfe und Hafen, ohne Rast und Ruhe, vom Feinde umzingelt und gehetzt und gejagt, nur auf sich allein gestellt, auf sein und seiner Besatzung und seines Schiffes Können und Tüchtigkeit.

Diese riesenhafte Aufgabe freudig auf sich zu nehmen und meisterhaft zu lösen, dazu war der Kommandant S. M. S. „Karlsruhe" der Mann, geschaffen dazu wie kein zweiter sonst, Fregattenkapitän Erich Köhler.

Nie vergaß er die große Linie seiner Aufgabe, das große Ziel, das dem Auslandkreuzer gestellt war — vorsichtig und zurückhaltend, wo es ihm richtig erschien, manchmal auch gegen die Stimmung der mehr zu kühnem Vorgehen drängenden Offiziere und wohl auch gegen seines eigenen Soldatenherzens Wunsch — aber kurz entschlossen und kühn zugreifend mit Seemannsblick und soldatischem Wagemut, wo es die Aufgabe verlangte — ein Meister im Disponieren, das zeigte sich immer wieder, bei der Anlage jeder seiner Unternehmungen, bei der Verteilung der Hilfsschiffe und Kohlendampfer, bei den Operationsbefehlen, die er gab — und ein Meister der Menschenkenntnis und der Politik, denn wirkliche Meisterstücke waren es, wie er in San Juan und in Curaçao verhandelte und unüberwindlich scheinende Schwierigkeiten spielend überwand; dabei schlug doch sein Herz warm und fühlend für seine Offiziere und Mannschaften. Ein gutes Wort und einen freundlichen Gruß bot er einem jeden, und sein frohes Lachen und sein leuchtender Blick aus blauen Augen drangen tief und wärmend in aller Herzen hinein.

Am 6. August morgens „Klar Schiff zum Gefecht!" Vor uns einige Seemeilen entfernt, hebt sich, noch matt und verschwommen, der dunkle Rumpf eines großen Schiffes gegen die fahle Dämmerung. Noch ist nichts zu erkennen. Ist es Freund, ist es Feind? Doch da dreht er ab und zeigt uns nun mit seinen vier mächtigen Schornsteinen den wohlbekannten Schattenriß unserer Lloyddampfer: — Der Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm", der zwei Tage vorher, noch rechtzeitig, aus Neuyork ausgelaufen ist, und den wir jetzt hier auf funkentelegraphisch verabredetem Platz auf hoher See treffen.

Wir sollten ihn zum Hilfskreuzer ausrüsten, ein Kriegsschiff aus ihm machen. Wir gehen an ihn längsseit — der Kleine Kreuzer fast wie ein Spielzeug neben dem Ozeanriesen — und dann mit „alle Mann" mit äußerster Anspannung an die Arbeit. — Wer weiß, wie lange uns der Feind noch Zeit lassen wird! Wer weiß, wie lange das Wetter uns noch günstig bleibt und das Zusammenliegen der beiden Schiffe hier auf hoher See möglich ist! — Zwei Geschütze,

Maschinengewehre, Gewehre, Munition, die schon, zur Abgabe vorbereitet, an Deck klar stehen, werden hinübergegeben, Signalpersonal und Geschützbedienungen mit ihrer Ausrüstung steigen über, der Navigationsoffizier wird Kommandant. Wir selbst nehmen Kohlen, so viel, als in der beschränkten Zeit und unter den schwierigen Verhältnissen irgend genommen werden können, und ergänzen unseren Bestand an Vorräten und Lebensmitteln.

In angestrengtester, immer wieder beschleunigter Arbeit vergehen die Stunden; bald ist es geschafft. Da kommt vom Ausguckposten aus dem Krähennest die Meldung: „Rauchsäule vier Strich an Steuerbord voraus!" — Das kann der Feind sein — „beeilen! beeilen!" mahnt der Erste Offizier. Und dann: „zwo Masten, zwo Schornsteine!" — Das ist der Feind! — „Pack zu! Pack zu!" — Die Aufbauten, die Brücke werden über der Kimm sichtbar: ein englischer Panzerkreuzer. — „Suffolk", die Admiralsflagge im Vortopp. Nun hat auch er uns bemerkt und dreht auf uns zu.

Mit der Uhr in der Hand hatte der Kommandant auf der Brücke gestanden. Jetzt war es Zeit. „Alle Mann an Bord!" heulte die Sirene. „Klar bei den Leinen! Leinen los!" kamen die Kommandos. Ein kurzes Abschiedswort einem lieben Kameraden, zum Händedruck keine Zeit. Mit einem Sprung waren die letzten herüber und hinüber, wurden die letzten Munitionsbuchsen an der Wurfleine hinübergeschwungen. Langsam glitten die Schiffe auseinander. „Glückliche Fahrt dem jüngsten Kriegsschiff unserer Marine!" — und in hoher Fahrt steuerte „Kronprinz Wilhelm" östlich, hinter ihm in seiner Heckssee hüpften noch an langer Leine unsere Gig und Motorpinasse, die er eigentlich noch hatte übernehmen sollen.

Die erste Aufgabe war gelöst!: — „Karlsruhe" hatte einen Hilfskreuzer ausgerüstet, sie hatte sich selbst damit verdoppelt und hatte einem Kinde das Leben gegeben, das noch, als sie selbst schon lange die Wogen deckten, in kühner Kreuzfahrt durch die Meere zog. — Unter seinem schneidigen Kommandanten, Kapitänleutnant Thierfelder, hat auch „Kronprinz Wilhelm" erfolgreichen Kreuzerkrieg geführt, hat die Meere unsicher gemacht und 14 feindliche Handelsschiffe versenkt. Erst nach acht langen Monaten, nach einer Dampfstrecke von 40 000 Seemeilen, die ihn zweimal um die Erde hätten führen können, nach restlosem Aufbrauch seiner Vorräte an Kohlen, Wasser und Lebensmitteln lief er mit undichtem Schiffsrumpf, mit ächzender Maschine und leckenden Kesseln, ein Drittel der Besatzung infolge mangelnder Abwechslung in der Ernährung erkrankt, in einen neutralen Hafen, nach Newport-News, ein.

„Karlsruhe" dreht langsam auf nördlichen Kurs, um den Panzerkreuzer auf sich zu ziehen, der sich siegessicher auf die für ihn scheinbar so leichte Beute stürzt. Den Waffengang mit dem an Kampfkraft weit überlegenen Gegner kann sie nicht aufnehmen, ihre Waffe ihm gegenüber ist ihre Schnelligkeit, sie geht auf höhere

Umdrehungen, ehe sie in die Schußentfernung seiner schweren Geschütze kommt, und läßt bald den Feind weit hinter sich zurück.

Der Panzerkreuzer hinter uns war unter der Kimm verschwunden, lange noch stand seine Rauchfahne, senkrecht aufsteigend am blauen, wolkenlosen Himmel.

Schnell sinkt die Tropennacht. Kurz vor acht Uhr wurde an Backbord voraus ein abgeblendetes Fahrzeug gesichtet, — lang und niedrig, mit vier Schornsteinen; — ein englischer Kleiner Kreuzer der Städteklasse, „Bristol", der „Karlsruhe" nur wenig überlegen.

Das war ein Gegner für uns!

Wieder, zum dritten Male an diesem Tage, rasselte der Generalmarsch, durch Mark und Bein dringend und bis in die letzten Winkel von Schiff und Nerv, durch die Decks. Zum ersten Male heute, zum ersten Male im Weltgeschehen, — heute am 6. August 1914 — standen sich deutsche und englische Auslandkreuzer im Kampfe gegenüber, und zum ersten Male in diesem Kriege sandten sie sich ihren donnernden Gruß — die Feuertaufe für S. M. S. „Karlsruhe". Zischend und pfeifend, so oft bei Schießübungen gehört, aber heute uns selbst geltend, kamen die feindlichen Sprenggranaten, heulten sie durch die Takelage und detonierten hell aufblitzend mit dumpfem Krachen vor und hinter uns — kurz und weit —, und dicht um das Schiff stiegen die weißen Gischtsäulen der Aufschläge. Doch kein Schuß traf.

Die Mannschaften waren auf die Gefechtsstationen gestürzt, teilweise noch rußgeschwärzt und halbnackt, wie sie in heißer Arbeit während des Tages beim Kohlentrimmen in den Bunkern hatten helfen müssen. — „E-Messer zur Stelle!" meldet sich eine pechteufelschwarze, splitterfasernackte Gestalt, Obermatrose Heeser, beim Artillerieoffizier. „Donnerwetter, Mensch, wie sehen Sie denn aus? — Schadet nichts, ist ja Krieg heute!"

Tadellos, wie am Schnürchen entwickelt sich der ganze, auf einem modernen Schiff so verwickelte Gefechtsbetrieb, im Frieden so oft, manchmal bis zur Bewußtlosigkeit geübt. In Ruhe und Ordnung, mit äußerster Fixigkeit und doch peinlich genau versieht jeder seinen Dienst, greifen wie bei einem Uhrwerk die einzelnen Gefechtsstellen ineinander, auf der Brücke, in den Maschinen- und Kesselräumen, an den Geschützen und in den Munitionskammern, im Torpedoraum.

Krachend kommen die Salven aus den Rohren, Schuß auf Schuß. Hinter dem Geschütz ist die neue Patrone bereit, und schnell kommen die Munitionsbuchsen aus den Kammern heran, fast zu viel wurden im Eifer und Kampfesmut geheißt, so daß der Erste Offizier, mit den Augen überall, Einhalt tun muß. Aber es ist ein schwieriges Schießen — wirklich ein „kriegsmäßiges" Schießen, wie es so oft früher in den Schießberichten gestanden hatte — vom Feind ist wenig zu sehen, nur verschwommen seine mächtige Rauch-

fahne, nur das Aufblitzen seiner Geschütze; danach mußten die Geschützführer abkommen. Die Entfernung ist nicht zu messen, die Aufschläge nur selten zu beobachten.

Plötzlich aber blieb der Gegner zurück, stellte sein Feuer ein, wohl an einem Lebensnerv getroffen. Er soll einige Tage später, an Maschinen und Schrauben havariert, in Kingston eingeschleppt sein. Aber sieh! Ein Sternsignal vor uns! ein neuer Feind meldet seine Ankunft auf dem Kampfplatz. Hinter uns stand noch der Panzerkreuzer von heute mittag, drei Feinde auf einmal! Wirklich zu viel des Guten für uns! Also in weitem Bogen nach Osten und fort!

Und tatsächlich! Die Gegner verloren die Fühlung, wie sie auch im Mittelmeer die Fühlung an „Goeben" und „Breslau", beim Skagerrak an der deutschen Flotte verloren haben. Es muß doch nicht so weit her mit den englischen Leistungen gewesen sein. Bald war nichts mehr von den Feinden zu sehen. Nun noch ein scharfer Haken nach Süden geschlagen! — Ob es wirklich gelungen war, sie zu täuschen und abzuschütteln? Der neue Tag erst konnte Gewißheit bringen. Die Frühdämmerung brach an. Immer weiter und weiter konnten die gespannten Blicke die weichende Dunkelheit durchdringen, und als endlich in strahlendem Glanze klar und scharf der Horizont in weitem Rund erschien, da war die See leer, — „Karlsruhe" allein.

Doch es kam die Zeit der schweren Not. Schlimme Tage kamen, mit der Gewißheit unabwendbaren, baldigen Endes vor Augen. Feinde ringsum! Weit überlegene Feinde an Kampfkraft und Zahl! Laut hörte man die Funkenzeichen der suchenden Panzerkreuzer, so laut manchmal „brüllend", daß man jeden Augenblick erwartete, einen aus der nächsten Regenbö auftauchen zu sehen. Ein Ausweichen gab es nicht mehr, die Kohlen gingen zu Ende, selbst zum nächsten Hafen schienen sie bei der ersten Schätzung nicht zu reichen. Auf der Brücke war es: — „Wieviel Kohlen haben wir noch, Herr Stabsingenieur?" fragte der Kommandant. „Und wieviel Seemeilen damit bei sparsamster Fahrt?" — Und der Navigationsoffizier nahm die Seemeilenzahl in den Zirkel, setzte auf der Karte an, und der Bogen, den er schlug, traf nicht mehr das nächste Land.

Schwere Tage waren es. Schwer lag die Verantwortung auf dem Kommandanten. Er wich nicht mehr von der Brücke, Tag und Nacht. Kurze Stunden der Ruhe nur verbrachte er neben dem Rudergänger auf einem Korbsessel, den man ihm hingesetzt. Mit leisen Schritten versah dann das Brückenpersonal seinen Dienst, und leise machten Rudergänger und Ausguckposten dem Wachoffizier ihre Meldungen. Hagerer war er geworden und grauer sein Haar, schien es uns. Doch in seinen blauen Augen blitzte die alte Zuver-

sicht und der alte Wagemut, und in Ehrfurcht und vertrauensvoll blickten Offizier und Mann auf ihren Führer.

Und es gelang. — Alles entbehrliche Personal mußte zum Kohlentrimmen in die Bunker, die Offiziere voran. Aus den entferntesten und unzugänglichsten Winkeln wurde dieser so kostbare Stoff herangeschafft, wurde die letzte Schaufel sorgsam vor die Feuer gebracht. Auf geradestem Wege, in sparsamster langsamer Fahrt erreichten wir das amerikanische San Juan auf Portoriko — mit leeren, „gefegten" Kohlenbunkern und mit nur wenig Tonnen Öl.

Als wir einliefen, da wollte man uns nicht glauben, daß wir es wären. Wir wären ja zusammengeschossen, vernichtet, in den Grund gebohrt, ja ge-„captured" und eingeschleppt. Die große englische Lüge kam uns damals zum ersten Male zu Gesicht, staunend und fast beschämt mußten wir uns überzeugen, daß wir eigentlich kein Recht mehr hätten, noch da zu sein.

In angestrengtester Sonntagsarbeit wurden die wenigen, dort aufzutreibenden Kohlen genommen, die Besatzung des deutschen Dampfers „Odenwald half eifrig mit; abends nach Einbruch der Dunkelheit lief „Karlsruhe" wieder aus, Schiff und Besatzung noch schwarz und im Kohlendreck, abgeblendet und ohne Lichter, aber klar zum Gefecht, die Mannschaften auf den Gefechtsstationen — den wartenden Feinden entgegen, denen englischer und französischer Haß und amerikanische Sensationslust und Geschwätzigkeit schon längst funkentelegraphische Nachricht von unserem Einlaufen und Kohlennehmen gegeben hatte.

Aber der Himmel meinte es gut. Es war eine stockfinstere Nacht. Schwere schwarze Wolken, wie sie nur die Tropen kennen, ballten sich am Himmel, wolkenbruchartige Regenschauer rauschten nieder und wuschen den Kohlenschmutz aus den Augen, von den Kleidern und von Deck. Aufs äußerste gespannt, spähten Augen und alle Sinne in die Finsternis. Nichts war zu sehen.

So steuerten wir hart unter der hohen Küste östlich. Doch als wir an der Ostecke der Insel in die berüchtigte und sonst von der Schiffahrt gern gemiedene Riffpassage einbogen, da ging pünktlich zur berechneten Stunde der Mond auf, der alte Freund. Silbern schimmerte die Meeresfläche vor uns, schwarz und scharf hoben sich die Felsen und Riffe ab, und sicher brachte uns die bewährte Kunst des Kommandanten hindurch. — Es war wirklich ein glänzendes, später auch vom Feinde anerkanntes navigatorisches Meisterstück, eine rechte Kreuzerfahrt! — So entschlüpften wir aus diesen für uns doch allzu heiß gewordenen Gewässern in die noch friedlichen Fluten des Karibischen Meeres.

Noch einmal mußten wir einen neutralen Hafen anlaufen, um Kohlen aufzufüllen, das holländische Curaçao. Eine mächtige Aufregung herrschte in dem weltverlorenen Plätzchen, als am frühesten Morgen bei Hellwerden der deutsche Kreuzer auf Ge-

fechtsentfernung vor der Einfahrt stand und mit der Lotsenflagge friedlichen Einlaß begehrte. Die Garnison wurde alarmiert, Schützenzüge sah man ausschwärmen, und wie zu Nelsons Zeiten wurde eine schwere Kette vor die Einfahrt gezogen. Der älteste holländische Seeoffizier kam selbst an Bord, um sich von unseren friedlichen Absichten zu überzeugen.

Wir erhielten die Erlaubnis, einzulaufen und bekamen Kohlen, diesmal genügend. Binnen 24 Stunden mußten sie nach Völkerrechtsbrauch genommen sein, also mit „alle Mann" an die Arbeit! Fleißig arbeiteten die Neger, doppelt fleißig heute in staunender Verwunderung, daß der weiße Mann hier bei dem schwarzen, sonst nur ihnen überlassenen Geschäft half. Um die Wette schaufelten Offizier und Mann, und in begeistertem Eifer half auch heute wieder freiwillig die Besatzung eines deutschen Dampfers, halfen deutsche Reserveoffiziere und Reservisten, die bei dem Versuch, nach der Heimat zu kommen, hier gerade einen unfreiwilligen Aufenthalt hatten einschieben müssen. Abends ging es aus diesem „letzten" Hafen hinaus.

Die Nordostecke von Südamerika hatte sich der Kommandant als erstes Tätigkeitsfeld ausgesucht. Dort trafen zwei wichtige, nach Südamerika führende Handelsstraßen zusammen, die eine von Europa über die Kanarischen und Kapverdischen Inseln, und eine zweite von Nordamerika und Westindien. Dahin ging der Marsch.

In der Nacht zum 18. August kam aus der Funkenbude die Meldung: Verbindung mit dem deutschen Dampfer „Patagonia"! Famos, ein Stein fiel vom Herzen, brav gemacht, Kapitän Koldewey! Also war es ihm doch gelungen, sich durchzuschlagen, an den feindlichen Kreuzern vorbei, dem ganzen seebeherrschenden Albion zum Trotz. In San Juan war er an Bord gekommen — sein Schiff lag in einem kleinen Nachbarhafen —: „Hier bin ich, Herr Kapitän, Schiff und Besatzung zu Ihrer Verfügung!" Schnell war der Plan gemacht, Kohlennehmen in St. Thomas, Treffpunkt irgendwo auf hoher See — und da hatten wir ihn bei Hellwerden vor uns, den kleinen schwarzen Dampfer, unseren schwarzen Schatten, der er nun werden sollte für die nächsten Wochen.

Acht Tage später, als „Karlsruhe" einen verabredeten Platz an der bewaldeten brasilianischen Nordküste ansteuerte, da wiegte sich, friedlich, dicht unter Land, ein kleiner Dämpfling in der Dünung, „Stadt Schleswig". Der hatte in Curaçao gelegen, da hatte der Kommandant ihn gechartert, und trotz Lärmens und Widerspruch der feindlichen Konsuln war er mit einer guten Ladung Kohlen ausgelaufen und hatte es fertiggebracht, sie unangetastet hierher zu bringen.

Doch nicht genug, ein neuer Glückstag brachte drei deutsche Dampfer auf einmal: „Krefeld", „Asuncion", „Rio Negro". Weit draußen, einsam auf hoher See, patrouillierten sie auf bestimmter

Trefflinie nun Wochen schon auf und ab, bis endlich der deutsche Kreuzer kam und sie von ihrem verwunschenen Platz erlöste. — — —

„Rauchsäule in Ost zu Süd!" kommt aus dem Krähennest die Meldung, und gleichzeitig fast ist auf dem weit nach Osten vorgeschobenen Hilfsschiff „Rio Negro" ein Signal hochgegangen, drei Flaggen. — Aha! Sie haben dort also das Schiff schon erkennen können, ein Handelsschiff.

Die Maschinen gehen an. Mit Hartruder dreht „Karlsruhe" gegen die See auf den neuen Kurs, dem unbekannten Schiff den Weg abzuschneiden. Langsam steigen die Mastspitzen über der klaren Kimm empor, dann der Schornstein, die Brücke, die Aufbauten. Eifrig spähen die scharfen Gläser, genauere Einzelheiten zu erkennen, Vermutungen werden ausgetauscht, die Reserveoffiziere schätzen nach den Erfahrungen ihrer Handelsschiffszeit Größe, Klasse und Reederei des Dampfers. Doch da geht am Heck seine Flagge hoch. Hurra! Die rote Freibeuterflagge John Bulls! Also herunter mit ihm!

Lebhaftes Treiben entwickelt sich an Bord. Die Kutter werden ausgeschwungen und klar genommen zum Zuwasserfieren, die Bootsbesatzungen hinein, stämmige Jungens, frisch und braungebrannt, Schwimmwesten um, Gewehre und Munition im Boot. Das Prisenkommando macht sich klar, zwei Offiziere, Signalmaat, Prisenschreiber und zwei Ordonnanzen, und der Prisenoffizier, der lange Oberleutnant zur See Schröder, holt sich vom Kommandanten die letzten Befehle.

Signal: „Stoppen Sie! Ich werde ein Boot schicken!" Wenn's not tut, noch einen Schuß vor den Bug! — Langsam kommt das schwerfällige Fahrzeug zum Stehen, gleichsam unwillig erstaunt, so unbefugt in seiner Fahrt aufgehalten zu sein, und fauchend schießt der abgeblasene Dampf in die Luft.

Das Prisenboot geht längsseit, das Prisenkommando klettert an Bord. Bald kommt der Winkspruch: „Dampfer ‚Niceto de Larinaga', englisch, 8000 Tonnen Hafer und Mais, für London!" — Ein guter Bissen. — „Schiff versenken!" —

Nun zeigte sich auf den Dampfern fast immer das gleiche: — die Leute stürzen auseinander, holen die schon längst vorher gepackten Kleidersäcke, hinein in die Boote, und mit hinein, was noch irgend zu erraffen ist. Die Kapitäne rührte der Gedanke, ihr Schiff zu verlieren, meist herzlich wenig. Wichtiger war ihnen immer, die geliebte Whiskypulle oder auch wohl noch ein paar Chronometer zu eigenem Nutz und Frommen aus dem Untergange zu retten. Doch auch manch freundliches Bild bot sich, wenn so ein alter Seemann seinen Papagei oder den alten bunten Kater liebevoll mitnahm.

Die Gefangenen wurden auf „Krefeld" eingeschifft, da wurden sie später in herzlicher Schadenfreude von den Leidensgefährten begrüßt und trafen manch alten Bekannten, manchmal auch einen Kollegen der eigenen Reederei. Vierhundert solcher unfreiwilliger

Gäste sammelten sich im Laufe der Zeit auf „Krefeld“, die Mitte Oktober mit diesem ersten Schub nach Teneriffa entlassen wurde.

So gingen zweieinhalb Monate dahin, in gleichem Wechsel. Meist eine Woche, bald länger, bald kürzer, auf der Lauer und auf der Suche, ewig schlingernd in den langen Passatseen des Ozeans, — auf den Hauptfahrstraßen und später, als diese verödeten, außerhalb der befahrenen Wege. —

Wenn allmählich die Kohlen anfingen, auf die Neige zu gehen, dann ging es zur Kohlenergänzung auf ausgesuchte und erprobte Plätze in den braunen Fluten der Amazonenstrommündung, in stiller, durch Untiefen geschützter Bucht der brasilianischen Küste. In harter, ununterbrochener Arbeit wurden sie genommen, 30 Stunden und mehr, 38 Stunden, bei Tag und bei Nacht, mit knappen Pausen, um diese gefährlichste Zeit völliger Wehrlosigkeit möglichst abzukürzen.

Unten in den Räumen des Kohlendampfers schaufelten die Leute, Mann neben Mann, in der Glut tropischer Hitze, in dichten Kohlenstaub gehüllt, der kaum den Nebenmann erkennen ließ. Oben an Deck des Dampfers ratterten die Winden fauchend und zischend. — — — Die Stunden rinnen, nachts muß ohne Licht gearbeitet werden, mit wenigen Lampen nur sind die Dampferräume matt und wie im Nebel erhellt. Das Kreuz wird lahm, die Hände brennen, die verstaubten Lungen verlangen nach frischer Luft. Die Leistung nimmt zusehends ab, und Beispiel und ermunternder Zuruf der Vorgesetzten verfängt nicht mehr. Aber es muß weiter geschuftet werden, einzeln werden die Leute zu kurzem Ausruhen entlassen. Wo sie stehen, fallen sie um, in einer Ecke, und nur mühsam raffen sie sich auf, wenn es wieder „an die Arbeit“ heißt.

Aber in den schweren Tagen der Not haben alle bis zum letzten Mann erkannt, welche Lebensnotwendigkeit für den Auslandkreuzer die Kohlenfrage ist. Alle Gedanken und Hoffnungen und Sorgen gipfelten und endeten schließlich immer wieder in ihrer Lösung.

Die gefangenen Kapitäne, die anfangs dem frechen Deutschen ein schnelles Ende vorausgesagt und stündlich das Auftauchen ihrer Kriegsflagge erwartet hatten, mußten nun schon lange zusehen, wie der deutsche Kreuzer als Herr der Meere, unbeschränkt scheinbar, schaltete und waltete, und „no british ships here!“ hatte bitter und kopfschüttelnd einer von ihnen zu unserem Prisenoffizier gesagt.

Siebzehn Dampfer mit fast 77 000 Tonnen und kostbarer Ladung hatten wir aufgebracht, am meisten von allen Auslandschiffen damaliger Zeit, sogar die Versenkungsziffer der „Emden“ ist damit übertroffen. — Die deutsche Flagge wehte noch auf den Meeren!

— Am 4. November 1914. — Es war ein schwüler, drückender Tag gewesen, das Abendrot war vorüber, und wie allabendlich sammelten sich die dienstfreien Mannschaften unter der Back zum Abend-

ständchen der Bordkapelle. — Plötzlich im Vorschiff eine gewaltige Explosion, eine masthohe Flammensäule fuhr rotglühend in die Höhe, Eisensplitter und brennendes Öl wirbelten in der Luft und prasselten in das Wasser und an Deck.

„Auf die Gefechtsstationen!" war der erste Gedanke. — Wo ist der Feind? —

Aber der Weg zum Kommandostand ist versperrt, Deck und Laufbrücke sind aufgerissen, und die mächtigen Trümmer des zusammengestürzten vorderen Schornsteines türmen sich vor mir.

Eine dunkle Masse treibt an Backbord am Schiff entlang — ein Fahrzeug, das wir gerammt hatten? — ein wehes Gefühl hemmte für einer Sekunde Bruchteil den Herzschlag: — das eigene Vorschiff ist es, erkennbar an der scharfgeschnittenen Form des Kreuzerbuges, das da vorbeitrieb und nach wenig Augenblicken in die Tiefe sinkt!

Das ist das Ende! — Eine innere, auf unaufklärbare Weise entstandene Explosion hatte das Schiff vollständig in zwei Teile auseinandergerissen. Nur das Achterschiff schwamm noch.

„Alle Boote zu Wasser!" befahl der Erste Offizier. Er selbst eilte mit dem leitenden Ingenieur durch die unteren Räume des Schiffes, zu sehen, ob noch ein Abstützen wenigstens einen Aufschub des Unterganges bringen konnte. Der Artillerieoffizier leitet das Zuwasserfieren der Boote und die Einschiffung des Besatzungsrestes.

In bitterster Stunde, dem Tode gegenüber, da zeigte sich so recht eigentlich, was in dieser Besatzung steckte, die die eiserne deutsche Disziplin, die Not und Gefahr, Erfolge und Glück dieser Kriegsfahrten zusammengeschweißt hatten, und die hier in schwersten Augenblicken, wo der nasse Tod, unabwendbar, um sie dräute, und wo jeder Augenblick später den Untergang bringen mußte, in unbedingtem, zweifellosem Vertrauen auf ihre Vorgesetzten treu und still und selbstverständlich ihre Pflicht tat! —

Das Maschinenpersonal arbeitete bis zum letzten Augenblick auf seinen Stationen, versuchte, das Licht im Schiff wieder in Gang zu bringen. Erst der Befehl „Alle Mann aus dem Schiff!" rief sie an Deck. Mustergültig vollzieht sich das Zuwasserfieren der Boote, trotz Dunkelheit und aufkommender See. Mustergültig ist die Einschiffung der Besatzung, in die eigenen Kutter und in die Boote, die die beiden folgenden Begleitdampfer sofort geschickt hatten: Zuerst die Verletzten und Kranken, — eine Anzahl Schwerverletzter und mehr oder weniger Verbrannter hatte man gebracht, teilweise noch hinten am Schiff aus dem Wasser ziehen können; dann die Nichtschwimmer! Fast mit Gewalt mußte man die Leute ins Boot bringen, jeden einzelnen: „Nun Sie! — So jetzt Sie!" — „Ich kann schwimmen, Herr Oberleutnant!" Fast gekränkt kam die Antwort. „Ich habe eine Boje" — „hier ist ja meine Schwimmweste!"

In das letzte Boot kletterten die Offiziere hinein, als letzter der Erste Offizier — der Kommandant fehlte! — Es war die höchste Zeit.

Tief schon lag das Schiff im Wasser, todwund und mit Mühe sich noch haltend. Das Rohr des backbord-achteren Geschützes drohte das Boot unter Wasser zu drücken. — Und als wir wohl 50 m ab waren, da richtete sich das Schiff im letzten Todeskampf mit dem Heck aus dem Wasser empor — 23 Minuten nach der Explosion —, die Schrauben ragten in die Höhe, und langsam ging es nach vorne in die Tiefe — ein so oft gesehener Anblick, und doch heute so an das Herz greifend. — „Drei Hurras für S.M.S. „Karlsruhe“ kamen aus gepreßtem Herzen heraus, unserem wackeren Schiff, das nach ruhmvoller Fahrt dort sein tragisches Ende findet. — „Drei Hurras den treuen Kameraden!“ klang es aus dem anderen Boot zurück; den lieben Kameraden allen, die da, Kommandant und Wachoffizier, Unteroffizier und Mann, bis zum Tode getreu und im Tode vereint, 261 an der Zahl, ihr Seemannsgrab fanden auf ihrem stolzen Schiff, das sie treulich getragen hatte, zu kühner Fahrt in Kampf und Not, — im weiten Ozean, der ihre Heimat war und der sie nun in seiner bodenlosen Tiefe deckte, Schiff und Mann. —

Klar stand unsere neue Aufgabe vor unseren Augen: den Untergang des Schiffes, von dem noch keine Menschenseele in der weiten Welt wußte außer uns, verheimlichen, solange es ging! Wir selbst aber versuchen, auf heimlichen Pfaden uns nach der Heimat durchzuschlagen, nach einem neutralen Hafen durchzubrechen, vielleicht nach Spanien, vielleicht nach Norwegen, vielleicht — immer kühner wurden die Gedanken — direkt nach der Heimat selbst!

Eine Sindbadfahrt begann: die Seekarten fehlten. Für die Navigation im hohen Norden war der Dampfer nicht ausgerüstet. Nach einer Karte aus Stielers Handatlas, den man in einer Ecke des Damensalons ziemlich zerfleddert aufgetrieben hatte, wurde navigiert, noch dazu — einer uralten Ausgabe, auf der Helgoland noch als englisch verzeichnet stand. Für die Ansteuerung an die norwegische Küste konstruierte der Steuermann selbst eine Karte, in die aus dem Leuchtfeuerverzeichnis Leuchttürme und Seezeichen nach Länge und Breite eingetragen wurden und so das Gerippe gaben. In orkanähnlichem Sturm wurde die Blockadelinie bei Island durchbrochen, — Nach manchen Fährnissen kamen wir über Alesund wieder durch schwere Novemberstürme ins Skagerrak und dann in den Heimathafen.

Draußen, auf den Ozeanen blieb die feindliche Handelsschiffahrt weiterhin gestört. Da spähten ängstlich die Kapitäne und Besatzungen der Handelsschiffe nach dem deutschen Kreuzer „Karlsruhe“ aus, da jagten die feindlichen Geschwader das edle Wild und verzettelten ihre Kräfte in dem zwecklosen, aufreibenden Dienst. Der Geist S.M.S. „Karlsruhe“ lebte weiter auf seinem alten Kampfgebiet, Monate und Monate noch, und machte die Meere unsicher, bis endlich, viele Monate später die Wahrheit über das Ende des Schiffes bekannt wurde und damit der letzte deutsche Auslandkreuzer von der See verschwand.

Aber der gute Geist des wackeren Schiffes, er blieb leben. Ein neuer stärkerer Kleiner Kreuzer trug seinen Namen und trug das Wappenschild „Treue" am Bug. Und überall, wo die deutsche Kriegsflagge auf den Meeren wehte, in Sieg und Not, da waren die Männer von der „alten Karlsruhe" dabei. — Auf dem U-Boot in kühner Fernfahrt gegen den Feind. — Auf S. M. S. „Regensburg", als sie im Donner des Skagerraktages als Torpedobootsführerkreuzer an vorderster Stelle ehrenvoll bestand. — Auf S. M. S. „Breslau", die heldenmütig vor den Dardanellen unterging. — An Flanderns Küste. — Und wo es auch sein mochte, auf Linienschiff, Kreuzer oder Torpedoboot — überall kämpften und standen sie und starben sie für Kaiser und Vaterland, überall lebte er weiter, der alte bewährte Kreuzergeist S. M. S. „Karlsruhe".

# Zwei Dardanellenkämpfe.

Vom Artilleriſtenmaat der Seewehr Wallau,
damals beim Sonderkommando in der Türkei.

## 1. Der erſte Schuß in der Türkei.

Unweit des alten Troja liegt die letzte Bodenerhebung des aſiatiſchen Hochlandes mit den Grabhügeln des Achilles und Patroklos. Vom Lande aus ſteigt die Hügelkette ſanft an, um in wilder Zerklüftung ſteil nach dem Mittelländiſchen Meere abzufallen. Hier war die Feſtung Orchanje, trutzig in Felſen eingebaut, von der Natur vor jeder Überrumpelung geſichert. Zuſammen mit den Werken der europäiſchen Seite flankiert es die Einfahrt in die Meerengen, ſo wirkungsvoll, daß ein Angriff vor der Zerſtörung dieſes Werkes faſt ausgeſchloſſen erſcheint. Schon einmal, im türkiſch-italieniſchen Kriege, hatten ſich die beiden 24-cm-Kanonen älterer Konſtruktion glänzend bewährt, da die feindliche Flotte trotz ihrer tauſend Schuß aus den ſchwerſten Schiffsgeſchützen die Batterien nicht zum Schweigen bringen konnte. Seit November 1914 lag ein mächtiger Gegner mit einer Rieſenflotte vor der Einfahrt. Von Tag zu Tag mehrten ſich die Anzeichen für einen bevorſtehenden Flottenvorſtoß; denn täglich trafen Hilfsſchiffe mit Munition, Kohlen und ſonſtigem Kriegsmaterial ein, um die Vorratsräume auf den beiden vorgelagerten griechiſchen Inſeln Tenedos und Imbros aufzufüllen. Kampflos ſollte das Fort nicht geräumt werden, wenn auch das Unternehmen wegen der geringen Munitionsmenge von vornherein gegenüber dem ganz neuzeitlich bewaffneten Gegner ausſichtslos erſchien. Da wurden von der deutſchen Abteilung Freiwillige geſucht, um das Fort bis zu ſeiner Vernichtung zu halten. 21 deutſchen Matroſenartilleriſten war es vergönnt, unter dem begeiſtert verehrten Leutnant z. S. Woermann am 15. Februar 1915 das Werk zu beſetzen. Eine Unmenge Zerſtörer, Fiſchdampfer, einzelne Unterſeeboote lagen friedlich vor der Einfahrt, aber außer Reichweite der Geſchütze. Dicke Rauchſchwaden hinter Tenedos und aus dem Hafen von Kephalo verrieten die Liegeplätze der Schlachtſchiffe unter dem engliſchen Admiral Sir Limpus, dem bisherigen Chef der engliſchen Marinemiſſion in der Türkei.

Schnell war die Batterie gefechtsklar gemacht, die zehn Granaten für jedes Geſchütz in Bereitſchaft geſtellt und durch eine kleine Feuerleitung das Zuſammenarbeiten geprüft. Kaum hoben wir die Geſchützrohre, da fuhren auch ſchon die zunächſtliegenden Zerſtörer mit

großer Fahrt weiter von Land ab. Am 19. Februar war wieder das herrlichste Wetter, wie es nur dem Orient eigen ist. Zwei große englische Zerstörer lagen auf etwa 8 km friedlich vor der Einfahrt. Da kam um 6 Uhr der langersehnte Befehl: „An die Geschütze!" Und um 6 Uhr 15 Minuten feuerte Obermaat Oberländer den ersten Schuß und eröffnete damit die Kampftätigkeit der Deutschen in der Türkei. Bereits nach dem vierten Schuß mit alten Schwarzpulvergranaten waren beide Zerstörer außer Reichweite. Da wurde es draußen lebendig. Auf der kleinen Insel Mayro gingen Flaggensignale hoch, die von Imbros erwidert wurden. Die kleinen Fahrzeuge entfernten sich, um ihre großen Brüder zu holen. Mittlerweile 8 Uhr. Da kamen hinter den Inseln zwei Geschwader der Agamemnon- und Lord-Nelson-Klasse in Kiellinie, hinterher noch einige andere größere und kleinere Schiffe. Im ganzen waren 16 große Schlachtschiffe im Anmarsch. Etwa 35 km vor der Batterie teilten sich die Geschwader und fuhren rechts und links von uns auf. Von den Geschützen aus sahen wir dieses schöne Schauspiel und vergaßen schier darüber, daß Krieg war. Um 9 Uhr feuerte der Gegner seinen ersten Schuß. Wir sahen das Aufblitzen und eine braune Dampfwolke. Da ein Sausen und Brausen; ein mächtiger Krach — und die schwere Schiffsgranate war etwa 150 m neben der Batterie eingeschlagen. Die Flotte näherte sich immer mehr dem Festlande und ging in der Bucht von Kumburnu vor Anker. Der Gegner, dem die Lage der Batterie und der Bestreichungswinkel der Geschütze leider nur zu bekannt war, stellte sich nicht im ehrlichen Kampf, sondern versuchte, die Batterie von der Seite aus zu erledigen. Die Entfernung betrug 16 bis 18 km. Wir waren also verurteilt, die Vernichtung untätig mit anzusehen. Schuß auf Schuß schlug ein, und fast jeder Schuß lag im Werk. Da gab Leutnant Woermann den Befehl, seitlich aus der Batterie in Deckung zu gehen, bis der Gegner in Reichweite käme. Er selbst mit dem Aufschlagmelder, Obermatrosenartillerist Bösel, dem türkischen Dolmetscher Adda und dem Telephonisten Hamid blieben im rechten Stand der Batterie, während wir unter Vizefeuerwerker Jörs in einer nahegelegenen Felsschlucht weitere Befehle abwarteten. Der Gegner kam näher, aber immer noch seitlich zur Batterie. Schon fing er an, mit Mittelartillerie zu hämmern. Salvenweise schlugen die 15 cm ein, dazwischen die schweren Turmgeschütze. Ein Treffer unterwühlte den rechten Stand, so daß die Insassen gerade noch vor dem Zusammenbruch herausspringen können. Sie besetzen den linken Stand. Oben ist eine Holzklappe, durch die Leutnant Woermann peilt. Das Auf- und Zumachen ist scheinbar vom Gegner bemerkt worden, denn das Feuer der Mittelartillerie vereinigt sich auf diesen Stand. Kurz nach 3½ Uhr schlägt ein Volltreffer mitten in den Stand. Wir sprangen in die Batterie, um zu helfen; da kam Bösel blutig und mit zerfetztem Zeug aus den Trümmern herausgekrochen und rief nur: „Alles tot!" Wir wollten es nicht glauben, daß unser Führer

gefallen sei, und mitten im tollsten Feuer deckten wir den Stand ab, leider aber vergeblich. Mit zerschmetterter Brust und Armen, aber mit friedlichen Gesichtszügen, zogen wir die Leiche heraus. Auch Adda und Hamid lagen in Stücke gerissen vor uns. Leutnant Woermann hat als erster Deutscher den Waffenbund mit den braven Osmanen mit seinem Herzblut besiegelt.

Nun setzte ein derartiger Hagel von Geschossen aller Art ein, daß wir wieder in Deckung gehen mußten. Um 5 Uhr verstummte das Feuer plötzlich. Wir schnell wieder in die Batterie. Die Traverse war eingestürzt, die Wälle abgedeckt, aber die beiden Geschütze heil. Wir fingen an, den Schmutz von den Verschlüssen zu entfernen, als ein feindlicher Flieger sich der Batterie näherte. Unsere Jacken warfen wir noch über die geputzten Teile und gingen in die Reste der Mitteltraverse in Deckung gegen Sicht. Der Flieger kreuzte drei- bis viermal über der Batterie und flog nach Tenedos zurück. Und nun kam die Überraschung: die feindliche Flotte ging Anker auf und fuhr, wohl nach der Erkundung des Fliegers in der sicheren Annahme, daß das Fort zerstört und die Besatzung tot sei, nach der Einfahrt zu, ¼ km vor uns vorbei.

„An die Geschütze, mit Sprenggranaten auf das Spitzenschiff am weitesten rechts!" Es war „Agamemnon", und schon krachten die beiden Schüsse. Der Gegner wollte das Gefecht sofort wieder aufnehmen, die Geschützrohre hoben sich, senkten sich aber wieder, der Feind war so dicht unter Land, daß er scheinbar die Erhöhung nicht nehmen konnte. Von allen Schiffen wurde signalisiert, mit Flaggen und mit Scheinwerfern, bis die weiter außen liegenden die Beschießung wieder aufnahmen. „Agamemnon" erhielt zwei Treffer an Deck. Dicke schwarze Dampfwolken kamen aus dem Schiff, das aber noch abdrehte und sich zurückzog. Da setzte noch ein letztes entsetzliches Feuer ein. 18 Schiffe schossen auf die zwei Kanonen, was die Rohre hergaben! Aber alles kurz oder scharf über uns weg, bis weit in die trojanische Ebene. Wie im Homer kämpfte ein Agamemnon gegen Troja. Es wird dunkel, auch wir müssen aufhören, da der Gegner zu schnell wieder außer Reichweite war. Admiral Limpus aber, der beste Kenner der Dardanellen, wurde mit zerschmettertem Bein weggeschafft und mußte die weitere Leitung des Unternehmens an den französischen Admiral d'Armade und an Sir Hamilton abgeben.

Am 20. und 22. Februar war diesiges Wetter. Wir beerdigten unsere Toten und setzten die Batterie wieder instand. Als Ersatz für unsern Leutnant Woermann kam Leutnant d. R. Natz.

Am 23. war wieder ein herrlicher Tag. Wieder kam der Gegner in zwei Geschwadern an. Diesmal aber legte er sich auf große Entfernung vor die Batterie, und zwei Schiffe fuhren zu seitlicher Beobachtung der Schüsse nach Kumburnu und Kap Helles. Um 9 Uhr setzte schwerstes Zerstörungsfeuer ein. Untätig mußten wir zusehen, wie die Batterie völlig zusammengebrochen wurde. Beide Geschütze

erhielten Volltreffer. Leider hatten wir noch einen Toten, Obermatrosenartillerist Classen, auf dem Ritt nach Erekeni, wo er einen Wagen holen wollte zum Abtransport der letzten fünf Granaten. — In dem stolzen Bewußtsein, den Gegner trotz hundertfacher Überlegenheit vier Tage lang zurückgehalten zu haben, verließen wir die Trümmer des Forts, das bis zu seiner völligen Vernichtung dem Befehl entsprechend von uns gehalten worden war.

## 2. Der Entscheidungskampf um die Dardanellen am 18. März 1915.

Nachdem am 7. März 1915 ein englisches Geschwader nach der Zerstörung der kleinen Außenwerke Kum-Kaleh und Seddulbahr durch wenige wohlgezielte Schüsse das Kampffeld geräumt hatte, waren elf Tage in Ruhe verstrichen. Wohl versuchten fast jede Nacht die feindlichen Minensucher vergeblich, unter dem Schutze einiger Kreuzer die Minenfelder wegzuräumen. Die Schnellfeuerbatterien von Dardanos und Beikosch nahmen jedes Fahrzeug, sobald es vom Scheinwerferlichte mit Tageshelle überflutet war, in wirksamstes Vernichtungsfeuer, so daß regelmäßig einige feindliche Minensucher sanken. Auch in Fort Hamidje Anatoli waren wir Matrosenartilleristen unter Oberleutnant (späterer Kapitänleutnant) d. R. Herschel wieder zum gewöhnlichen Dienste übergegangen. Wir hatten noch Löcher und Beulen in unseren Wällen von der letzten Beschießung her zu flicken. So waren wir auch am 18. März zusammen mit einigen hundert Pionieren beschäftigt, als kurz nach 10 Uhr in der Einfahrt einige Rauchfahnen zu sehen waren und unser Flugzeug von draußen zurückkam.

Der Tag war so wunderschön, der Himmel so sorglos blau, die Umgebung des Forts im herrlichsten Frühlingsgewande der weißen und zartrosa Blütenpracht der Mandel- und Olivenhaine, daß ein Blick in Gottes herrliche Natur alle Sorgen verscheuchte. Wir waren von unsern braven türkischen Kampfgenossen schon angesteckt und glaubten an unser Kismet mit der Ruhe eines Osmanen. Da kurz nach ½11 Uhr wurden wir jäh aus unseren Träumereien herausgerissen und der Gottesfriede durch eine furchtbare Detonation gestört. Eine schwere englische Schiffsgranate, jedenfalls von der „Queen Elisabeth", war vom Golf von Saros über Gallipoli indirekt nach Tschanak-Kaleh geflogen und in der Nähe des großen Krankenhauses explodiert. Kurz hintereinander schlugen einige Salven ein und kamen über das Zigeunerviertel und die alte Festung Tschimenlik immer näher nach Fort Hamidje.

Alarmbefehl: „Aleman asker, top beschina"!

„Die Deutschen an die Geschütze"!

Im Galopp kam Kapitän Wossidlo angeritten mit der Nachricht vom Fliegeroffizier, daß die gesamte englisch-französische Flotte im An-

marsch sei. Die Geschütze waren soweit gefechtsklar, lagen wir ja seit Wochen in höchster Bereitschaft, nur war die Entfernung für unsere Geschütze noch viel zu groß. Nach einiger Zeit erschienen hinter den feindlichen Geschwadern von fünf englischen und vier französischen Linienschiffen u. a. die Großkampfschiffe „Queen Elisabeth", Queen Mary", „Erin", „King Georg V", sowie eine nach Hunderten zählende Flotte von Zerstörern, Minensuchern, Motorbooten und sonstigen Fahrzeugen aller Art. Diese Armada suchte in der Bucht Ereukeni ein Kreisgefecht auszuführen, um von da aus Hamidje, im toten Winkel die Geschütze fassend, niederzukämpfen.

Hamidje war der Brennpunkt, denn vom Standhalten oder Fallen dieses Hauptwerkes hing das Schicksal der Dardanellen, der Türkei, ja des ganzen Balkans ab. Doch die türkischen Kameraden in den Werken auf Gallipoli trieben die Schiffe schnell wieder aus der Bucht nach der Mitte des Fahrwassers. Da setzte die Flotte ihr ganzes Feuer auf diese Werke. Nemaska, Meeschidie und Hamidje rumeli sowie Kilüd bahir waren eine einzige Wolke von Staub und Rauch, nur unterbrochen durch die Blitze vom Mündungsfeuer oder vom Aufschlagen der schweren Granaten. Da fing die „Queen Elisabeth" an, Fort Hamidje unter Feuer zu nehmen. Die erste Salve von acht 38-cm-Granaten heulte über uns weg und schlug reichlich 500 m hinter uns ein. Nach der zweiten Salve war der Gegner bereits im Werk. Die Kaserne war vom Erdboden verschwunden und unser Milchreis durch einen Volltreffer in die Küche in alle Windrichtungen zerspritzt. Noch lachte alles, als durch diesen Volltreffer einige Dutzend leere Petroleumbehälter, die neben der Küche lagerten, in der Luft herumflogen — da wieder ein mächtiger Krach, ein Volltreffer in der Batterie! Die Trümmer des zweiten (24-cm-)Geschützes flogen hoch durch die Lüfte in den Hof. Immer schwerer wurde der Eisenhagel, immer dichter lagen die Aufschläge in der Batterie, und noch immer mußten wir untätig der Zerstörung zusehen. Wieder schlägt eine Salve im Fort ein, vom linken Flügel der Batterie kam langsam die Nachricht vom Heldentode des Oberartilleristenmaaten Sommerfeld sowie der Obermatrosen Brilla, Schildhauer und einiger braven Türken durch.

Nun lange, bange Minuten. Wir hatten sieben alte 24 cm L/35 und zwei 35,5 cm L/35, keine Batteriefernsprecher, keine Zielfernrohre und vor allem keine Munition. Knapp zehn Schuß für jedes Geschütz, und einen Gegner, mit den besten Hilfsmitteln ausgerüstet, an Zahl und im Kaliber weit überlegen. Ein Geschütz bereits ausgefallen! Da, kurz vor 1 Uhr, kamen die Zauberworte der Erlösung: „An die Geschütze! Mit Panzergranaten auf das Spitzenschiff mit den hohen Decksaufbauten am weitesten links mit Kurs auf Kephes, Entfernung 105 Hundert!" Wer kannte das Ziel nicht? „Bouvet", das Schiff, auf das der Matrosenartillerist in Friedenszeiten so oft im Schießspiel geschossen hat, das durch seine Form typisch war, lag

in Wirklichkeit vor den Rohren. Wir wunderten uns selbst, wie da mit eiserner Ruhe die Geschütze herumgeschwenkt, die Höhe in altgewohnter Weise über Visier und Korn eingewinkt wurden. Flagge! Salve links feuern! Schnell Verschluß auf, wieder geladen, da kommt der Befehl: „Volle Deckung!" Als ob das Aufblitzen unserer Geschütze das Signal für den Gegner gewesen sei, richtet sich nun die ganze Wut gegen uns. Alle Schiffe feuern jetzt auf Hamidje. Zentnerschwere Sprengstücke durchheulen die Luft, rotglühende Eisensplitter zischen, dazwischen dicke Steinbrocken aus den Ummauerungen der Geschütze, das Getöse der krepierenden Granaten, hoch in der Luft fliegende brennende Balken, Dachziegel, Zelte, ein riesiger Stapel Brennholz fliegt wie Streichhölzer Hunderte von Metern hoch, die Erde dröhnt, zittert und wankt unter der Wucht der rasenden Schwerkaliber. Die Hölle ist los! Uns hingen die Zungen zum Halse heraus in der tropischen Mittagshitze und der von Steinstaub, feuchter Erde und glühenden Gasen der explodierenden Granaten geschwängerten Atmosphäre. Längst haben wir keinen trockenen Faden mehr am Körper. Da wieder: „An die Geschütze!" Und wieder rollt eine Salve 24er heraus, begleitet von zwei Sprenggranaten der 35 cm. Immer noch liegt „Bouvet" vorne. Da! Ist's möglich? Nein, es muß so sein! Ein Hurragebrüll an allen Geschützen! Vom „Bouvet" steigt eine riesige weiße Dampfwolke und kurz hinterher eine dicke schmutziggraue Rauchsäule hoch. Die Nerven sind aufs äußerste gespannt! Da! eine Explosion, eine Erschütterung fast wie ein Erdbeben, ein furchtbares Krachen, und im nächsten Augenblick sackt das Heck ab, „Bouvet" steht auf und nieder wie ein Seezeichen, dann fährt er mit Mann und Maus in die Tiefe.

Zerstörer kommen in rasender Fahrt, Rettungsboote werden ins Wasser geworfen, „Gaulois" will das Gefecht auf sich ablenken, um den Booten die Rettung der im Wasser treibenden Franzosen zu ermöglichen, und übernimmt die Spitze. Doch das Meer ist weiß aufgepeitscht von den unzähligen Haubitzen- und Mörsergeschossen, die aus den Wäldern und Schluchten von Ereukeni unter Oberstleutnant Werle seit einiger Zeit ins Gefecht eingegriffen haben. Und zwischendurch haut die Dardanos-15-cm-S.-K.-Batterie ihre Sprenggranaten unbarmherzig in das wirre Durcheinander. „Gaulois" brennt und wird zurückgezogen, ein Zerstörer wird durch einen Volltreffer halbiert, die Tätigkeit der Flotte flaut für kurze Zeit ab. Sollten die Kerle schon genug haben?

Da setzt die „Queen" wieder mit ihren 38er Salven ein. Die erste liegt 300 m weit, kommt aber mit den folgenden sprunghaft immer näher an die Batterie. Über uns ist ein feindlicher Flieger, und lange Rauch- und Rußfahnen hinter dem Flugzeug zeigen uns, daß der Kerl die Aufschläge nach draußen meldet. „Tajare, Tajare" (Flugzeugabwehr) geht der Befehl durch die Batterie. Ich hatte an diesem Tage Flugzeugabwehrdienst. Schnell ging's mit Forth, Radau,

Berger, Köber, Zacharias, Wittenkeller und noch einigen anderen Kameraden in die Traverse, um Gewehre und Patronen herauszuholen, da fliege ich unter die Decke, rings umher ist alles in Flammen gehüllt, erstickender Qualm und Gasgestank, dazwischen das Stöhnen und Jammern der Schwerverwundeten und Sterbenden. Wir hatten einen Doppelschuß aus den beiden Turmgeschützen der „Queen" bekommen, und die Granaten waren mitten im Hohlraum explodiert. Die Haut hing in Fetzen von den Händen, die Uniform, in Stücke zerrissen, brannte; mit dem Gedanken, daß jeden Augenblick unsere Kartuschen und einige hundert Zentner alte Schwarzpulverkartuschen hochgehen müssen, schaffe ich mich noch aus dem brennenden Keller über Leichen ins Freie. Dort arbeiteten unermüdlich unsere beiden Köche, der brave Jens Hansen und Dutschke als Krankenträger; leider konnte ich nicht mehr das Herrlichste dieses Tages selbst mitmachen, den bald darauf erfolgenden Rückzug der geschlagenen Flotte! Im Verbandsraum hörten wir nochmals inmitten des Schlachtendonners die Hurrarufe unserer immer noch wacker schießenden Kameraden. Das Blut war nicht umsonst geflossen, denn noch zwei große englische Schlachtschiffe, die „Irresistible" und „Ocean" wurden abgeschossen und versanken in der heiß umstrittenen Meerenge. Da war britischer Übermut und französischer Hochmut gebrochen. Wohl hatten wir nur noch ein bis zwei Schuß für jedes Geschütz, und die Sorge um die nächsten Tage war groß, aber die Niederlage war zu gründlich, der Gegner wagte keinen Angriff mehr.

Nicht die 38-cm-Granaten und nicht die neuzeitlichen Kampfmittel, nicht die ungeheure Übermacht an Zahl der Geschütze und die Schwere der Kaliber gaben den Ausschlag, sondern der eiserne Wille zum Sieg! Konstantinopel und die Türkei waren gerettet. Die Mohammedaner dankten Allah für die Errettung des Kalifen und beteten um Erhaltung des Lebens unseres geliebten obersten Kriegsherrn. Aus dem „aleman asker", „dem deutschen Soldaten", war der „aleman kardasch", „der deutsche Bruder", geworden.

Für uns Matrosenartilleristen wird der 18. März bis in ferne Zeiten unser schönster Gedenk- und Ehrentag sein.

# Marinedienst am Euphrat.

Von Korvettenkapitän a. D. Martin von Cappeln
damals Kommandeur der Euphrat-Flußabteilung.

„Nun, Cappeln, fallen Sie nicht auf den Rücken, Sie sind Allerhöchst zum Kommandeur der Euphrat-Flußabteilung ernannt. Morgen tritt die Abteilung zusammen, und in den nächsten Tagen müssen Sie losreisen" — so empfing mich Admiral Souchon, als ich mich aus Mesopotamien bei ihm zurückmeldete.

Feldmarschall v. d. Goltz hatte deutsche Marinemannschaften beantragt, und auf Tigris und Euphrat erwuchs der Kaiserlichen Marine bald ein reiches Betätigungsfeld gegen die Engländer, denen am Besitz des „Zweistromlandes" viel gelegen war.

Das bestens ausgerüstete englische Expeditionskorps war bei Dialla geschlagen, floh am Tigris abwärts und kapitulierte in Kut el Amara im April 1916 mit 13 000 Mann; den glänzenden Erfolg hat der alte Feldmarschall leider nicht mehr erlebt. Trotzdem fiel später Bagdad den Engländern in die Hände, und als dieses zurückerobert werden sollte, begann meine Aufgabe.

Mitte August 1917 traf ich mit einigen Offizieren und etwa 30 Mann in Dscherablus, dem Ort, an dem die Bagdadbahn über den Euphrat geht, ein, um dort alles für die im ganzen auf etwa 400 Deutsche berechnete Abteilung herzurichten und den Transportdienst auf dem Euphrat einzufädeln. Dscherablus ist ein kleines Dorf, bestehend aus einem Steingebäude und einigen 20 Lehmhütten, bewohnt von Arabern schmutzigster Art. Die Deutschen wohnten in einem festen Lager zwischen Dorf und Bahnhof, die etwa 4 km auseinander liegen. Dieses Lager hatte den meist deutschen Ingenieuren beim Bau der Bagdadbahn zur Wohnung gedient und bestand aus zwei festen Häusern mit Zementverputz und einigen Ställen aus Lehmziegeln. Das Ganze, von einer Mauer umgeben, machte einen sauberen, ordentlichen Eindruck und zeigte durch die neben dem roten Halbmondbanner flatternde deutsche Kriegsflagge weit über Land hinaus, daß hier das Hauptquartier der deutschen Marine war. Gelber Lehm zieht sich von den Hügeln in etwa 5 km langem sanften Abfall zum Euphrat, auf der linken Flußseite steigt das Gelände kürzer bis etwa 50 m über den Fluß an. Heiß brennen im Sommer die Sonnenstrahlen auf den gelben Lehm und den an den Hängen zutage tretenden, fast weißen Kalkstein und machen jede Bewegung am Tage zur Arbeit, jede Arbeit zur Qual. Pflanzenwuchs

fehlt fast ganz, einzelne spärliche Süßholzpflanzen und Kamelsdornen, ganz vom Lehmstaub überzogen, findet der aufmerksame Beobachter, Bäume sind nicht zu sehen, nur an der Quelle des seines Schmutzes wegen von uns gemiedenen Dorfes stehen einige kaum übermannshohe Bäumchen, und im Lager gibt es einen die einstöckigen, flachdachigen Häuser nicht überragenden Maulbeerbaum, der sein Leben nur fristen kann, da er täglich mit dem Waschwasser der Deutschen begossen wird. Aber auch seine Blätterkrone bietet keinen Schutz vor den sengenden Strahlen der Sonne zur Sommerszeit. Im Tale ziehen die braunen Fluten des Euphrat dahin, an Stellen, wo der Fluß breit ist, langsam und gemächlich, dort, wo Inseln ihn eindämmen oder Geröllbänke bis dicht unter seine Oberfläche treten, in hastiger Eile. Er gewährt hier nicht den Anblick der wohl gepflegten deutschen Ströme, sondern sucht sich sein Bett durch ein Gewirr von Tausenden von Inseln und Inselchen, seine Arme gleichen zwischen diesen oft kleinen Bächen, um vereinigt wieder den Eindruck eines achtunggebietenden breiten Stromes zu machen.

Dies Fleckchen Erde sollte zum Mittelpunkt unserer Arbeit werden. Zunächst hieß es Hütten bauen für die uns folgenden Leute. So sehr uns die Sonne sonst störte, hier half sie uns. In den frühen Morgenstunden formten Araber aus dem Lehm der Steppe und kleingeschnittenem Stroh mit Wasser in Holzformen Ziegelsteine. Tagsüber brannte die Sonne darauf, und am nächsten Tage konnten sie verbaut werden. Mit Feuereifer stürzten sich die Seeleute auf den nie geübten Hausbau und mauerten so eifrig, daß in wenigen Wochen Raum für etwa 150 Mann geschaffen war.

Nebenher lief die Einrichtung des Flußtransportes, der seit alters her, wohl schon zur Zeit der Hethiter, die um 800 vor Christi Geburt die noch jetzt am Euphrat sichtbaren Ruinen von Gargamesch bewohnten, in Schachturen erfolgt ist. Eine Schachtur ist ein viereckiges Fahrzeug von etwa 2 m Breite und 5 m Länge. Der flache Boden wird aus dünnen Silberpappelstämmen gebildet, die der Länge nach in zwei bis drei Teile zersägt sind und dicht nebeneinander gelegt werden. Darüber werden dünne Bretter genagelt und an den Enden hochgebogen. Die Seitenwände bilden etwas stärkere Bretter. Der Bau dieser Fahrzeuge erfolgte in Biredschick, einem anmutigen Städtchen etwa 25 km stromaufwärts von Dscherablus. Doch da die Gegend hier ebenso holzarm war wie bei uns, so mußte das Holz mit Tragtieren — Kamelen oder Maultieren — Hunderte von Kilometern weit aus Amanus und Taurus herbeigeschafft werden. Zum Aussuchen und Fällen der Bäume war schon seit Anfang Juli ein Kommando Matrosen unter Führung des sich stets bewährenden früheren Ersten Offiziers vom Dampfer „General", späteren Hilfsleutnants Striesow, im Gebirge, für Wochen abgeschnitten von jedem Verkehr mit der Heimat oder Europäern und doch stets guten Mutes während der einjährigen Tätigkeit, ein

Beispiel von Eifer, Pflichttreue und Gewandtheit deutscher Seeleute. Besondere Schwierigkeiten machte das Dichten der Fugen bei den Schachturen. Das Holz wurde mit Handsägen zersägt, krumm und schief, wie es eben kam. Es wurden Werg, Baumwollabfälle oder die eisenbahnweise ankommenden Lumpen der Landbevölkerung in die Ritzen geklopft und Asphalt oder Teer darübergeschmiert. Manchmal hielten sie dann dicht, oft aber auch nicht, so daß die Schachturdschis — die Schiffer dieser eigenartigen Fahrzeuge — dauernd Wasser schöpfen mußten und nicht selten Fahrzeuge untergingen.

Diese unsicheren Fahrzeuge sollten zu zweien zusammengekoppelt und zusammen mit etwa 80—100 Zentner Last beladen den über 1000 km langen Weg zur Front, die sich damals bei Hit, westlich von Bagdad befand, zurücklegen. Drei Mann Bedienung hatte solche Doppelschachtur, einer steuerte mit einem an langer Stange befestigten Brett, zwei mußten Wasser schöpfen oder an gefährlichen Stellen rudern, damit der Strom das ungefüge Fahrzeug nicht auf flache Stellen oder in unbefahrbare Flußarme drückte, denn jedes Festkommen bedeutete nicht nur oft stunden-, ja tagelangen Aufenthalt, sondern brachte häufig schwere Beschädigungen oder gar Verluste. Der Steuermann mußte gute Flußkenntnisse besitzen, um sein Fahrzeug ungefährdet zu Tal zu bringen. Diese Kenntnis für die weite Strecke zu erlernen, war für einen Mann in kurzer Zeit unmöglich, es mußten nämlich Tausende von neuen Leuten eingestellt werden, um den gestellten Anforderungen gerecht zu werden. Während in normalen Zeiten etwa 5 Schachturen wöchentlich flußabwärts gingen, sollten jetzt täglich 35—40 befördert werden. Zu diesem Zwecke wurden sechs Schachturdschikompanien gebildet, der Abteilung unterstellt und auf die größeren Orte am Fluß verteilt. Jede sollte etwa 1000 Mann haben, dann war es möglich, die geforderte Transportleistung zu erreichen. Die Leute wurden von uns in Hartgeld bezahlt und erhielten Prämien für Schnelligkeit sowie gute und vollzählige Ankunft der Ladung. Nur so war es möglich, sie zur Dienstleistung heranzuziehen, denn der Lohn des türkischen Asker (Soldaten) war kein Anreiz, die sich dauernd bietenden günstigen Gelegenheiten zum Stehlen und Davonlaufen nicht auch auszunutzen. — Der Strom trieb die Fahrzeuge täglich etwa 30—50 km weit, so daß die Transporte die nächste Etappe in drei bis vier Tagen erreichen konnten. Hier kamen neue Schachturdschis an Bord, die alten mußten zurückwandern, um an ihrem Ausgangspunkt ihren Lohn zu holen. Nur auf diese Weise gelang es, die neu eingestellten Leute im Dienst festzuhalten und ihnen die erforderliche Flußkenntnis in der Kürze der Zeit beizubringen.

Besondere Schwierigkeiten machte im Anfang die Befehlserteilung an diese türkischen Offizieren unterstehenden Kompanien. Dolmetscher waren sehr knapp, und ich mußte wochenlang mich mit einem türkischen Seeoffizier begnügen, der etwas Englisch sprach

und nur einige Brocken Deutsch verstand. Meine türkischen Sprachkenntnisse waren auf gleicher Stufe wie seine deutschen, und so dauerte es oft stundenlang, ehe die nötigen Befehle und Dienstanweisungen über Englisch ins Türkische übersetzt und zurück wieder geprüft waren. Eine volle Sicherheit der richtigen Übersetzung bestand auch dann nicht. Erst später kam mein dauernder Begleiter auf den ferneren Reisen und treuer Reisemarschall Mehmed Ali zu mir. Er war syrischer Araber aus Beirut, zu Beginn des Krieges als türkischer Matrose eingezogen und auf S. M. S. „Breslau" später bei der Mittelmeerdivision kommandiert. Hier hatte er gut Deutsch sprechen gelernt.

Neben die Schwierigkeiten der Sprache traten anfänglich die Schwierigkeiten der Befehlsübermittlung. Der am Euphrat vorhandene türkische Telegraph leistete so gut wie nichts. Die Post war zu den einzelnen Kompanien je nach Entfernung drei Tage bis drei Wochen unterwegs, wenn sie überhaupt ankam. Da waren die Anordnungen schon überholt, lange ehe sie den Empfänger erreichten, und für die Richtigkeit der ankommenden türkischen Meldungen bestand keine Gewähr. Hierfür ein bezeichnendes, keineswegs vereinzeltes Beispiel. Die Schachturdschikompanie in Rakka meldete stets damals voll ausreichende Kopfstärken von etwa 500 Mann, trotzdem klappte es nie mit dem Weitersenden der Transporte, angeblich wegen Leutemangels. Endlich wurde es mir zu bunt, und ich fuhr im Motorboot zu der reichlich 280 km entfernten Etappe, die ich bis dahin noch nicht hatte besuchen können. Nach zweieinhalbtägiger beschwerlicher Fahrt trafen wir abends in Rakka ein, wo sofort ein Kompanieappell angeordnet wurde. Als ich ankam, empfing mich der Kompanieführer vor einer Schar von etwa 20 Mann, größtenteils Schreibern u. dgl. Sein Rapport ergab dagegen eine Kopfstärke von 469 Mann, Transporte waren kaum unterwegs. Nun stellte sich mit Mehmeds Hilfe heraus, daß er 401 Deserteure bei der Kompanie im Bestande führte, auch Löhnung, Verpflegung und Bekleidung stets für sie angefordert und erhalten hatte, ohne die Leute zu haben, vielleicht sogar ohne sie jemals gehabt zu haben. Die Kassen zur Bezahlung der Schachturdschis führten deutsche Matrosen.

Ein besonderes Beispiel der Treue und Pflichterfüllung deutscher Matrosen am Euphrat hat der Obermatrose Ladendorff gegeben. Er hatte anfänglich allein die schon erwähnte Station Rakka besetzen müssen, bevor die deutsche Nachrichtenübermittlung eingerichtet war. Infolgedessen erreichte uns die Nachricht von seiner Erkrankung an heftigem Fieber über den türkischen Draht nicht, und es war nur ein Zufall, daß nach etwa zehntägigem Kranksein ein Arzt der Abteilung nach Rakka kam. Er stellte schweren Typhus fest, der einen Transport des Kranken in unser Lazarett ausschloß. Trotzdem hatte der brave Mann, bis er bewußtlos wurde,

im Fieber seinen Dienst am Flusse getan und auch dann noch nicht das ihm anvertraute Geld abgegeben, sondern in seinem Feldbette verwahrt und behütet. Es bedurfte wochenlanger Pflege, um ihn so wiederherzustellen, daß er zur Genesung in die Heimat reisen konnte. Doch lange hielt es ihn nicht dort, er kam wieder zu uns an den Euphrat. Er war der erste, der sich für seine treue Pflichterfüllung das Eiserne Kreuz bei der Abteilung erwarb.

Das Beladen der Schachturen erfolgte in Dscherablus. Vier deutsche Mannschaften leiteten es, eine Schar von 200—300 türkischen Arbeitssoldaten, anfänglich in Lumpen gehüllt und schlecht verpflegt, leisteten die körperliche Arbeit. Es war kein Wunder, daß diese Kerle trotz aufgestellter türkischer Posten mit scharf geladenen Gewehren häufig versuchten, auszurücken. Es gab Tage, wo sich 80—100 in die nahegelegenen Ruinen von Gargamesch zu drücken versuchten, um bei Nacht in ihre Heimatdörfer zu entkommen. Das Schießen hielt sie von diesen Versuchen nicht ab, es wurde erst besser, als die Abteilung die Beaufsichtigung ihrer Verpflegung, Bekleidung und Löhnung übernahm.

Zur Überwachung des Schachturverkehrs auf dem Flusse, zu seinem Schutze und zur schnellen Beförderung von besonders wichtigen und wertvollen Gegenständen sollte ein regelmäßiger Motorbootsverkehr zwischen den einzelnen Etappen eingerichtet werden, der ganz besondere Schwierigkeiten machte, aber im Laufe der Zeit trotz aller Hemmungen doch zur Durchführung kam. Bei Neugründung der Abteilung waren schon drei Motorboote auf dem Euphrat vorhanden, von denen jedoch zwei, weil sie zu klein und zu schwach waren, gar nicht, das dritte nur bedingt für den gedachten Zweck geeignet waren. Es waren daher reichlich ein Dutzend neue, größere Boote in Deutschland in Bau gegeben; sie wurden im Laufe des Winters in Dscherablus angeliefert. Da sie zu groß waren, um ganz auf die Eisenbahn gesetzt zu werden, wurden sie in zwei Teile zerlegt verfrachtet und trotz der Überquerung des Bosporus und des Transportes auf der Feldbahn im Taurus — die normalspurige Eisenbahn ist dort im Laufe des Krieges trotz eifrigster Arbeit nicht fertiggestellt — ohne Umladung bis an den Euphrat befördert. Jedes Boot wurde von seiner Besatzung begleitet, die den meist zweieinhalb Monate dauernden Transport von der heimischen Werft bis nach Dscherablus auf dem offenen Eisenbahnwagen zur Bewachung der beigepackten wertvollen Materialien und zur Hilfeleistung im Falle der Not mitmachen mußte; fürwahr ein Zeichen, daß sich damals ein Seemann in jede Lebenslage fand, denn die Transporte kamen alle mit zufriedenen Begleitern und gut an. Das Abladen der bis zu 200 Zentner schweren Bootsteile machte uns in Dscherablus anfänglich viel Kopfzerbrechen, aber es gelang, und in drei bis vier Tagen wurde ein Boot fahrbereit.

Doch damit begannen erst die wirklichen Schwierigkeiten, denn der Euphrat war nicht leicht zu befahren. Er hat viele Stellen, wo die Wassertiefe bei niedrigem Wasserstand, also von Juli bis Januar, nur einen halben Meter beträgt.

Die Fertigstellung des ersten aus der Heimat gekommenen großen Bootes gab mir Gelegenheit zu einer größeren Flußreise. Ich konnte gleich mehrere Fliegen mit einer Klappe schlagen, da ich gleichzeitig selbst den neuen Bootstyp und seine Geeignetheit erproben und meinen Leuten am Fluß Weihnachtsgaben bringen konnte, die das Boot ganz unerwartet als Liebesgaben vom Flottenverein mitgebracht hatte. An Bord waren außer meinen ständigen treuen Begleitern Raddau und Mehmed Ali die sechsköpfige Bootsbesatzung, drei Gäste von der mir vorgesetzten Euphrat-Etappeninspektion und ein alter befahrener Schachturdschi, der uns auf dem Fluß lotsen sollte, denn wir kannten seine Tücken zu wenig.

Da es eine längere Reise werden sollte, die günstigstenfalls in etwa sechs Wochen beendet sein konnte, war am Fluß großes Abschiednehmen. Außer den dienstfreien Offizieren der Abteilung hatten sich verschiedene türkische Offiziere eingefunden, um uns ihre besten Wünsche auf den Weg mitzugeben. Das „Inschallah", das der Türke jedem seiner Wünsche und Hoffnungen zufügt, durchschwirrte die Luft und war fast das einzige, was wir von der fremden Sprache einwandfrei verstanden. Nach kurzer Paradefahrt vor den Zurückbleibenden ging es los. Aber schon nach einer Stunde kamen wir in einer schmalen Rinne fest, und das Boot wurde durch den starken Strom breit auf eine Geröllbank gedrückt. Gelang es beim Festkommen nicht sofort mit Maschinenkraft freizukommen, so mußte stets die Bootsbesatzung ins Wasser und versuchen, das Boot mit den Händen oder an Bord befindlichen schweren Winden freizuschieben. Diesmal gelang er trotz der zahlreichen Personen an Bord nicht, das Boot freizubekommen, da der Strom zu stark war. Auch der Versuch, mit einer Leine an das etwa 30 m entfernte Ufer zu schwimmen, wurde durch den starken Strom vereitelt. Nach dreistündigem Arbeiten in dem Anfang Dezember recht kalten Wasser wurde es dunkel, so daß wir für die Nacht in unserer unangenehmen Lage bleiben mußten. Mit Hellwerden ging es am nächsten Morgen wieder ins Wasser, und nach fünfviertel Stunden hatten wir das Boot endlich in tiefem Wasser. Trotz mancher leichter Grundberührungen und eines Festkommens kamen wir am Nachmittage zur ersten Etappe, wo sich bei der Untersuchung des Bootes herausstellte, daß eine Schraube einen ihrer drei Flügel verloren hatte.

Am nächsten Tage erreichten wir die Etappe Rakka schon am Nachmittag — wenn es auch nicht an mehrmaligem Festkommen und dadurch verursachten unfreiwilligen kalten Bädern gefehlt hatte —, so daß wir am folgenden Morgen weiterfahren konnten. Aber weiter hatten wir kein Glück. Der Lotse verpaßte in dem Insel-

gewirr das richtige Fahrwasser, und wir saßen nach wenigen Minuten Fahrt in einem sehr flachen toten Arm, aus dem wir nur gegen den Strom wieder herauskonnten. Aber das gelang uns nicht. Ein Glück im Unglück war die Nähe von Rakka, von wo wir Schachturdschis und andere Hilfskräfte herbeiholten, mit deren Unterstützung wir nach etwa vierstündiger Arbeit im Wasser wieder in der fahrbaren Rinne waren. Aber durch das Arbeiten der Schrauben in dem flachen Wasser war auch noch ein zweiter Schraubenflügel zur Hälfte verlorengegangen, so daß die Weiterfahrt ziemlich langsam ging, besonders da auch ein Motor zeitweilig streikte. Infolgedessen erreichten wir die nächste Etappe nicht nur nicht an diesem Tage, sondern auch nicht am nächsten, weil an ihm nach mehrmaligem kurzen Festsitzen bei einem abermaligen Versuch, mit den Motoren freizukommen, zuerst ein Motor ganz ausfiel und dann die Welle des zweiten an der Kuppelung riß. Nun konnte der Maschinenleiter, Obermaschinistenmaat Holl, seine Tüchtigkeit erweisen. Es gelang ihm, mit seinem Personal in angestrengtester Arbeit bis zum späten Abend die zerrissene Welle zu flicken, so daß wir endlich am nächsten Morgen nach sehr langsamer Fahrt die Etappe Der es Sor erreichten.

Die gründliche Untersuchung des Bootes in Der es Sor war sehr niederziehend, denn die neuen Schraubenwellen hatten auf der kurzen Reise so gelitten, daß sie an der Stelle, wo sie das Boot verließen, auf ein Drittel, bzw. die Hälfte ihrer ursprünglichen Stärke abgenutzt waren. Mit diesen Wellen konnte die Fahrt nicht fortgesetzt werden. Reservewellen gab es weder in Dscherablus, noch viel weniger hier, was sollte man da machen? Doch Holl fand Rat; er hatte ein paar Wagenachsen gefunden, die etwa die Stärke der Wellen hatten. Zunächst mußte das Heck des Bootes auf Land gezogen werden, um die Wellen herausziehen zu können. Es gelang mit Hilfe der Schachturdschikompanie, dann ging es in der türkischen Schmiede an die Arbeit an den Wellen. Trotz anfänglicher Mißerfolge infolge der sehr einfachen Einrichtung dieser Schmiede war schon am zweiten Abend nach Ankunft eine Welle von Holl und seinen Helfern geschweißt. Auch die zweite Welle wurde ebenso wieder hergestellt, doch damit waren die Schwierigkeiten noch nicht beseitigt. Die Wellen mußten nun, da es an einer Eisendrehbank fehlte, mit der Hand rund gefeilt und am Ende mit einem besonders geformten Lager und Gewinde zum Befestigen der Schrauben versehen werden. Nebenher ging die Instandsetzung der beschädigten Schraube durch Ansetzen neuer Flügel, die aus starkem Eisenblech verfertigt und an die stehengebliebenen Teile des Gußstückes angenietet wurden. Am fünften Tage nach der Ankunft war das Boot wieder fahrbereit, dank der sich kaum Ruhe gönnenden, stets freudig arbeitenden Bootsbesatzung. Und die Folge lehrte, daß die ausgebesserten Wellen und Schraubenflügel sehr viel länger hielten als die neu aus Deutschland

gekommenen, denn das Boot legte mit ihnen mehrere tausend Kilometer zurück, bevor sie abgenutzt waren.

Für dieses Mal aber konnten wir nicht weiter zur Front fahren, sondern mußten nach Dscherablus zurückkehren. Die Bergfahrt ging anfänglich, da das Wasser etwas gestiegen war, ganz glatt und gut, doch höchstens eine Tagereise vor dem Ziel wurde uns ein längeres unerwartetes Halt geboten, denn das Wasser war wieder gefallen, so daß wir eine breite, flache Barre gegen den Strom nicht überwinden konnten, sondern mehrfach auf ihr festkamen, bis wir schließlich auf dem Ausläufer einer Insel so festsaßen, daß wir mit unsern Mitteln das Boot nicht mehr bewegen konnten, sondern die Nacht in unserer ungemütlichen Lage verbringen mußten. Dabei war es recht kalt geworden, fror nachts sogar leicht, so daß das stundenlange Arbeiten im Wasser recht anstrengend war. Auch unsere Anstrengungen am nächsten Morgen waren erfolglos. Nun blieb uns nichts anderes übrig, als den Versuch zu machen, Hilfe von den Arabern der Umgegend zu erbitten. Mehmed und der Schachturdschilotse wurden also losgeschickt und kamen dann auch nach einigen Stunden mit verschiedenen verdächtig aussehenden Arabern zurück. Nachdem sie an Bord gewatet bzw. geschwommen waren, wurden sie mit Kaffee, Marmeladenstullen und Zigaretten bewirtet und ihnen erklärt, was sie tun sollten. Sehr gern wollten sie nicht im Wasser arbeiten, aber gutes Zureden und das Versprechen einer klingenden Belohnung brachten sie doch dazu. Mit viel Geschrei und wenig Arbeitsleistung schoben sie am Boot, zunächst ohne Erfolg. Als dann aber nochmal die ganze Bootsbesatzung mithalf, gelang es den vereinten Kräften wohl, das Boot frei, nicht aber über die Barre zu bekommen. Vielmehr saßen wir bald wieder an der alten Stelle. Nun war es nur mit Drohungen möglich, die Araber nochmals ins Wasser und an die Arbeit zu bringen, so daß das Boot wenigstens freikam und an einer tieferen Stelle am Ufer festmachen konnte, denn es begann mittlerweile dunkel zu werden. Aber die Prüfungen des Tages waren noch nicht vorüber. Die Araber wohnten auf der entgegengesetzten Flußseite, und ich mußte mich, wollte ich ihrer Hilfe am nächsten Tage nicht entraten, wohl oder übel entschließen, sie über einen tiefen Arm an eine Insel zu bringen, von wo aus sie dann die andern Arme durchwatend ihre Behausung erreichen konnten. Die ganze Schar hockte hinten im Boot oder klebte außen dran, als wir uns der Insel zum Anlegen näherten. Plötzlich wurde von achtern gerufen: „Hinten dringt stark Wasser ein!" Die Araber waren nicht so schnell vom Boot runterzubringen, wie es nötig gewesen wäre, und so kamen wir denn hinten wieder fest, diesmal vielleicht zu unserm Glück, denn das Wasser war schnell im Boot so hoch gestiegen, daß ein Motor von selbst stehenblieb, der andere abgestellt werden mußte. In mehrstündiger Arbeit gelang es uns, das entstandene Leck notdürftig zu dichten, das Wasser aus dem Boot zu

schöpfen und die Motoren wieder in Ordnung zu bekommen, so daß wir an unsere Anlegestelle zurückfahren konnten, wo der gute Raddau frierend — da er von den Abbringversuchen her nur halb bekleidet war — auf uns wartete, um uns die Leine zum Festmachen zuzuwerfen. Nach den trüben Erfahrungen dieses Nachmittags kamen die Araber am nächsten Tage entgegen ihren Versprechungen nicht wieder. Wir versuchten dann eben unser Heil allein, nachdem zuvor noch einige Leute der Bootsbesatzung die Barre genau untersucht hatten, ohne eine sicher durchfahrbare Rinne zu finden. Allah mußte eben helfen. Und er tat es. Wir kamen wider Erwarten hinüber, nicht zuletzt dank dem nie versagenden Eifer von Mehmed, der als Wegweiser vor dem Boote hergehend jede kleine Tiefenschwankung feststellte. Erleichtert atmeten wir auf, als das Wasser tiefer wurde, hatten wir doch etwa 42 Stunden gebraucht, um höchstens 400 m zurückzulegen.

Die türkische Euphratgruppe umfaßte Mitte März, als die deutsche Euphratflottille eingesetzt wurde, eine sogenannte türkische Division, die, aus zwei Infanterieregimentern, einer Schwadron und zwei Batterien Feldgeschützen bestehend, eine kaum nennenswerte Kampfkraft von höchstens 2000 Gewehren Gefechtsstärke besaß. Die Euphratflottille sollte eine artilleristische Verstärkung bilden und das linke Flußufer, das nicht Steppe, sondern Wüste ist, sichern. Sie wurde aus 4 Motorbooten, 2 Geschützleichtern und 3 Geschützschachturen formiert. Drei der Motorboote hatten außer dem auf allen Euphratbooten befindlichen Maschinengewehr hinten je eine 6-cm-Bootskanone in Dscherablus eingebaut erhalten. Die beiden Geschützleichter waren auch auf der Euphratwerft in Dscherablus aus Teilen eines leichten eisernen Leichters hergestellt und trugen je eine lange 10,5-cm-Schnelladekanone. Auf den Geschützschachturen war je eine Bootskanone eingebaut, die aber auch auf Radlafetten gesetzt und somit an Land verwendet werden konnten. Das Personal bestand aus etwa 50 deutschen Seeleuten zur Bedienung der Geschütze und Motorboote und ungefähr ebensoviel türkischen Matrosen zum Munitionsnachschub.

Wenige Tage vor dem Eintreffen der Geschützleichter an der Front kam ich mit meinem Motorboot dort an, um die Verwendungsmöglichkeiten der Flottille an Ort und Stelle zu besprechen.

Englische Flieger, die das Boot schon einmal in Haditha erfolglos mit Bomben beworfen hatten, bezeugten uns am Morgen der Abreise durch einen überraschenden Angriff auf das Boot ihre besondere Gunst. Es gelang zweien, durch die Wolken verdeckt, unbemerkt heranzukommen und ihre Eier in der Nähe des fahrenden Bootes abzulegen. Der einzige Schaden, der entstand, war eine Verzögerung unserer Fahrt und ein Umfallen meines guten Raddau infolge des Luftdrucks; die auf dem Boot niederfallenden Sprengstücke und Steintrümmer verletzten glücklicherweise niemand.

Auch diese Stromfahrt verlief trotz verschiedentlich wiederkehrender Fliegerangriffe und der Fährnisse des Flusses ganz gut, die Bootsbesatzung war froh, zur Abwechslung mit dem Feinde in Berührung gekommen zu sein. Am 26. März griffen die Engländer mit überlegenen Kräften in der Front an. Die schwachen türkischen Truppen verteidigten sich mit zähem Mute, tatkräftig unterstützt von den Geschützen der Flottille, und hielten trotz der feindlichen Übermacht ihre Stellungen. Nachdem am Nachmittag ihre Munition verschossen war, wurden die Geschützleichter von den Motorbooten zurückgeschleppt. Die Schleppzüge wurden dauernd durch feindliche Flieger belästigt und gestört und konnten erst nach Eintritt der Dunkelheit die befohlene Stellung erreichen. Hierbei wurde eins der Boote durch eine feindliche Fliegerbombe getroffen, schwer beschädigt und sank später.

Ich reiste am 28. nachmittags von Der es Sor mit meinem Boot und allem verfügbaren deutschen Personal sowie Verpflegung nach Süden, um nach Möglichkeit Hilfe zu leisten. Am nächsten Tage traf ich das vorausgefahrene Boot festsitzend und mußte noch Hilfe bringen, um es wieder aus einem falschen Arm herauszuholen. Gemeinsam ging es weiter, doch bevor wir Albu Kemal erreichten, kam uns das dort liegende Boot mit dem gesamten deutschen Etappenpersonal, einigen Versprengten aus Ana und Teilen der F.-T.-Station entgegen. Sie waren abgefahren, da durch eine türkische Offizierspatrouille festgestellt sein sollte, daß die Engländer im Anmarsch auf den Ort seien. Ein Weiterfahren mit den Motorbooten war daher nicht möglich, sollten sie nicht bei Zutreffen der Meldung eine sichere Beute der Engländer werden. Ich mußte mich daher wohl oder übel bei Salhijem, einer altarabischen Ruine ohne Unterkunfts-, aber mit guter Verteidigungsmöglichkeit, festmachen und erst weitere Erkundigungen anstellen lassen. Dies geschah durch eine auf dem Wege zur Front vorbeikommende türkische Maultierreiterschwadron, der sich Dr. Metge mit zwei deutschen Matrosen anschloß, für welche Pferde schon am 27. von Der es Sor nach Albu Kemal gesandt waren, und die wir hier abfangen konnten. Diese drei Personen, vor allem aber Dr. Metge, waren in den nächsten acht Tagen die Seele der Aufklärung über die Engländer, sie stießen bis dicht vor Ana vor, von wo sich die Engländer nach Zerstörung unserer Vorräte später wieder zurückzogen. Im Laufe des Abends und der Nacht kamen verschiedene Versprengte an, teilweise zu Pferde, teilweise zu Fuß. Sie hatten alle schwer unter den Angriffen der arabischen Bevölkerung zu leiden gehabt und waren ihrer Waffen und sogar ihrer Bekleidung beraubt, so daß sie teilweise ganz nackt stunden- und tagelang durch die aufgeweichte Steppe hatten weiterlaufen müssen. Es waren wenig schöne Ostertage, die wir hier in den Bergen von Dalhije verlebten. Wir hatten an die armen ausgeplünderten Kameraden alle irgend entbehrlichen

Kleidungsstücke abgegeben und unsere Vorräte an Lebensmitteln restlos an die Hungernden verteilt, so daß uns, als das letzte Boot abgefahren war, nur ein Topf mit Bulgur, eine Art geschrotetem Weizen, als Festtagsschmaus blieb, zu dem wir uns Kräuter aus der Steppe suchten, um den Magen wenigstens einigermaßen zu füllen. Das Wetter war sehr unfreundlich, heftige Gewitterregen rauschten nieder, ließen den Euphrat in wenigen Stunden einige Meter steigen und verwandelten die sonst kein Wasser führenden Wadis in reißende Bäche. Dazu jagte ein kalter Sturm über die Steppe und trieb den Regen auch unter die Felsenhänge, wo wir in Ermangelung jeglichen Daches Schutz suchten. Das am ersten Osterfeiertag abends erwartete Boot blieb aus, so daß wir auf der vom Regen durchweichten Erde übernachten mußten. Am nächsten Morgen schoß der Maschinistenmaat Lindener, der auch fast ganz ausgeplündert war, aber bei uns hatte bleiben wollen, eine Rotgans, die gerade im Begriff war, ein Ei zu legen. Er teilte den nicht gerade fetten Braten mit seinen 18 Kameraden und schenkte mir das Ei, trotzdem er selbst seit zwei Tagen gehungert hatte. Wohl jedem hat das Stückchen Fleisch, das er bekam, hier besser gemundet als sonst der schönste Festtagsbraten. Ich werde jedenfalls dies ungelegte und doch gegessene Osterei nicht vergessen.

Der in die Wüste gegangene Haupttrupp hatte auf seinem Marsch, abgesehen von Hunger und Durst, ganz besonders unter dauernden Angriffen der aufsässigen Araber zu leiden. Seine Rettung ist in erster Linie der Entschlossenheit des Marineassistenzarztes Dr. Teigeler zu danken, der, als der Trupp von weit überlegenen Arabern umstellt war und zur Übergabe gezwungen werden sollte, trotz seiner Ermattung den hier sehr breiten und reißenden Euphrat durchschwamm und eine türkische Kavallerieabteilung herbeiholte, unter deren Schutz die Flüchtlinge in einer Schachtur über den Euphrat setzen konnten. Sie wurden dadurch vor der sicheren Ausplünderung und vor der wahrscheinlichen Hinmordung durch die infolge ihrer Verluste höchst gereizten Araber bewahrt.

Der Haupttrupp führte anfangs einen im Gefecht schwer verwundeten Unteroffizier mit sich, ein anderer Mann wurde im Kampfe mit den Arabern schwer verletzt. Diese beiden waren den Anstrengungen und Entbehrungen des Marsches auf die Dauer nicht gewachsen, so daß sie gegenüber von Ana mit dem sich freiwillig zu ihrer Betreuung erbietenden Matrosen Töneſſen zurückgelassen werden mußten mit der Absicht, sie den Engländern zuzuführen, damit ihnen ärztliche Hilfe zuteil werden konnte. Unter vielen Gefahren gelang es Töneſſen, von einem Araber zwei Esel zu erlangen und seine Kameraden bis Albu Kemal zu bringen.

Die Rückkehr fast aller versprengten deutschen Marineangehörigen zu ihrer Truppe ist ein glänzendes Zeichen von dem sie beherrschenden Geiste. Sie ertrugen lieber die schwersten Entbehrungen

und größten Anstrengungen und nahmen freiwillig erhebliche Gefahren in Kauf, nur um der englischen Gefangenschaft zu entgehen. Die dabei gezeigten körperlichen Leistungen sind staunenerregend. Einzelne Leute legten vier normale Tagereisen in weniger als 48 Stunden trotz der durch die Gewitterregen aufgeweichten Wege zu Fuß zurück, der Haupttrupp marschierte etwa 300 km durch die Wüste trotz vieler Kämpfe mit den Arabern in fünf Tagen. Allerdings kamen die Leute sehr erschöpft und fußkrank an.

Neue Aufgaben auf dem nördlichen Teil des Flusses traten an die Abteilung heran, die ihre Tätigkeit bis an die Stromschnellen des Taurus ausdehnte. — Was von den türkischen Bundesgenossen gefordert wurde, ist dank der Hingabe der deutschen Mannschaften geleistet worden. Viele blühende junge Menschen schlummern weit von der Heimat in fremder Erde den letzten Schlaf, dahingerafft durch die feindlichen Waffen, hingemordet durch Araber, ertrunken in den Fluten der Ströme, oder den Krankheiten des Landes erlegen. Ihre Taten und ihre Pflichterfüllungen sollen ebensowenig vergessen werden wie die der Zurückgekehrten. Die Euphratflußabteilung hielt auch nach dem Zusammenbruch der Palästinafront zusammen, gelangte wohlbehalten nach Konstantinopel und dann auf Umwegen in die Heimat zurück, tief erschüttert, diese sogar durch Teile von Matrosen der großen Schiffe, denen es immer besser gegangen war als ihnen, zerschlagen wiederzufinden.

# S. M. S. „Königsberg".

Abschnitt I u. III von Konteradmiral Looff,
im Kriege Kommandant S. M. S. „Königsberg".

Abschnitt II von Kapitänleutnant a. D. Wenig,
im Kriege Wachoffizier an Bord S. M. S. „Königsberg".

## I. Kreuzerkrieg.

„Sie sollen einen Kreuzer führen, — hoffentlich hören wir immer nur Gutes von Ihnen! — Glückliche Reise!" — —

Mit diesen kargen Worten empfing und entließ mich Ende März 1914 der Chef des Admiralstabes in Berlin bei meiner Abmeldung.

Ich hatte den Kreuzer „Königsberg" auf die ostafrikanische Station zu führen; der erste größere schnelle Kreuzer für diese Station; denn bisher war die deutsche Seemacht an der Küste Ostafrikas nur durch kleinere Schiffe — Kanonenboote — vertreten gewesen.

Beschleunigte Übernahme des Stationsdienstes von dem nach Ostasien beorderten Kanonenboote „Geier" war mir besonders anbefohlen.

Beschleunigte Ausreise also — Indienststellung — kurze Erprobung von Schiff und Maschinen — Seeklarbesichtigung —; am 25. April 1914 verließen wir Kiel.

Zwischen den langen Reihen unserer stolzen Hochseeflotte hindurch — brausende Hurras zum Abschied mit jedem Schiffe wechselnd — Abschied von Kameraden — Heimat — Familie! —

Wer hätte ahnen können, daß es ein Abschied für fünf bis sechs Jahre werden sollte, daß Jahre ohne jegliche Verbindung mit der Heimat uns bevorstanden.

In ruhiger, vom Wetter äußerst begünstigter Reise ging's hinaus. In den ersten Tagen des Juni 1914 begrüßten uns schon die Palmen und Kasuarinen am Strande von Daressalam. Auf die Minute pünktlich zur angemeldeten Zeit rundete „Königsberg" die Westfährhuk von Daressalam, machte an der Boje fest.

Donnernd hallte der Gouverneurssalut, vielfach zurückgeworfen vom hohen Strande, von Gebäuden und Kirchen der „Stadt des Heils" in der Morgenstille über den Hafen. —

Eine Zeit ernster, gewissenhafter Ausbildungstätigkeit für Schiff und Mannschaft begann, Friedenstätigkeit mit dem Ziele „allezeit kriegsbereit".

Ehe die in der Heimat bereits festgelegte Kreuzerrundreise durch das Stationsgebiet über Aden—Ceylon—Bombay—Seychellen und Kapstadt angetreten werden konnte, mußte die Besatzung des Kreuzers auf den Höhepunkt ihrer Ausbildung für jede nur denkbare Friedens- und Kriegsverwendung gebracht sein. Wir mußten daran denken, daß wir nicht zum Vergnügen auf die Station geschickt waren.

Mitten in unserer Ausbildung traf uns die Nachricht von der Mordtat in Serajevo, blitzartig auf die Möglichkeit kriegerischer Verwicklungen in Europa hinleuchtend.

Um so gewissenhafter unsere Tätigkeit, um so sorgfältiger alle Übungen. —

Nach Wochen der Erwartung und Tagen voller Spannung die — beinahe erlösende Nachricht: Krieg! — Fortsetzung der Politik mit anderen Mitteln.

Die Zeit des Handelns war gekommen, losgelöst von der Heimat, allein auf sich gestellt, der einzige deutsche Kreuzer im ganzen Indischen Ozean.

Auf verlorenem Posten? — Nein und tausendmal nein! Mochten auch die Gegner schon zu Friedenszeiten Kriegsschiffe in weit überlegener Stärke draußen aufgestellt haben und noch Verstärkungen heranziehen. — Dennoch! —

Schon sieben Tage vor Englands Kriegserklärung traf die Nachricht bei uns ein, daß das englische Geschwader — drei Kreuzer — von Kapstadt mit versiegelter Order ausgelaufen, seine Fahrtrichtung plötzlich geändert und vor Sansibar erwartet würde. Ein Versuch also, die „Königsberg" abzufangen, ehe sie dem englischen Handel Schaden zufügen konnte! Das durfte ihnen nicht glücken!

In tiefdunkler Nacht — nach vergeblichem Versuche, sich der aus Daressalam auslaufenden „Königsberg" an die Fersen zu heften, verschwand der letzte englische Kreuzer achteraus von uns, verdeckt durch Regenbö und unsere Rauchfahne. Wir waren ihrer Bewachung und Beobachtung entronnen und fuhren in den Ozean hinein nach Norden.

„Sie sollen Kreuzerkrieg führen", lautete mein Befehl; also Schutz des eigenen und Schwächung des feindlichen Handels; soweit hierzu erforderlich, offensives Vorgehen gegen gleichstarke oder unterlegene feindliche Streitkräfte; Bindung möglichst starker Kräfte des Gegners.

Dies war die Aufgabe für alle Auslandkreuzer, auf Unterstützungen aus der Heimat hatten sie nirgends zu rechnen.

Sollte der eigene Handel noch geschützt werden, wo England in die Reihe unserer Gegner getreten, so mußte es rasch geschehen, denn Englands Kreuzer strichen bereits über alle Meere.

Der Äther trug die Funken von Schiff zu Schiff. Warnend, be-

nachrichtigend, befehlend lauteten die Anweisungen an die Kapitäne der deutschen Handelsschiffe, die innerhalb unserer Funkenreichweite sich befanden. Die Schiffe kehrten auf hoher See um und liefen nach neutralen Häfen zurück, oder sie sammelten auf die „Königsberg", Schutz suchend unter ihren Kanonen.

Fast alle hilfsbedürftig; keiner konnte uns dafür mit genügend Vorräten aushelfen, wie wir gehofft; denn Kohlen brauchten wir weit mehr als sie. Im Gegenteil, sie hatten zum Teil selbst nicht mal so viel Kohlen mehr in ihren Bunkern, um den nächsten neutralen Hafen erreichen zu können. — Also Beute machen forderte ihr und unser Wohl. Unser kleines Vorratsschiff, das uns aus Daressalam gefolgt war, die „Somali", konnten wir noch nicht erwarten. Ein englischer moderner Handelsdampfer half uns aus unserer Kohlennot.

Im Golf von Aden kreuzend, steuerten wir eines Abends helle Lichter an, zwei große Schiffe. Grell leuchteten ihre elektrischen Laternen in der stockdunklen Nacht; — abgeblendet, gefechtsbereit jagte die „Königsberg" auf sie zu. Beide Schiffe nach Westen steuernd, in der Dunkelheit noch nicht zu erkennen, es konnten auch feindliche Kreuzer sein. Desto besser, denn so hell illuminiert konnten sie dann auch unseren Torpedos nicht entgehen, waren sie auch nicht gefechtsbereit. — Also ran an den Feind!

Morsebefehl der Signallaternen an den nächststehenden, von achtern angesteuerten Dampfer: „Stoppen Sie! — Wie heißt das Schiff?" — Fast unmittelbar darauf hört man drüben den überschüssigen Dampf entweichen, die Peilung ändert sich schnell, er stoppt!

Der Befehl war zur Verschleierung unserer Identität in englischer Sprache gegeben, die Antwort kam sofort: ein großer japanischer Postdampfer der Nippon-Yusen-Kaisha auf Europafahrt. — Schade! Mit „Danke" drehen wir ab, noch war er ja „gut Freund", obwohl wir ihm nicht trauten.

Zur Sicherheit wurde der Name des Schiffes am Heck mit kurzem Scheinwerferlicht kontrolliert, er stimmte mit dem angegebenen überein. Rücksichtnahme gerade auf diese Nation schien mir bei Kriegsbeginn aus politischen Gründen besonders geboten, daher weg von ihm. Seine uns unverständliche neugierige Rückfrage, wer *wir* seien, lassen wir unbeantwortet — jedenfalls nicht richtig beantwortet. Wenige Sekunden später sind wir in die Dunkelheit untergetaucht; er meldet das Ereignis natürlich sofort funkentelegraphisch nach Aden an seine Freunde, die Engländer, die hellhörig sind.

Hoffentlich ist der zweite, noch etwas östlicher zurückstehende Dampfer nicht auch ein Neutraler!

Derselbe Anlauf gegen ihn, von Backbord achtern mit voller Fahrt. Wieder dieselbe Frage nach Namen und Art. Voller

Spannung lesen alle des Morsens Kundigen auf Brücke, Back und an den feuerbereiten Geschützen die Antwort ab, und ein unterdrücktes Hurra hört man überall, als sie entziffert ist: „City of Winchester from Calcutta to London". — Also ein großer Indienfahrer, „mit Schätzen reichbeladen".

Erinnerungen an Jugenderzählungen fallen uns plötzlich ein; im Geiste sehen wir die alten holländischen und englischen Indienfahrer, hochbordige Schiffe mit vielen Segeln und vielen Kanonen zu ihrer Selbstverteidigung, zum Platzen gefüllt mit allen Reichtümern Indiens, ungeheure Werte tragend, das ersehnte Wild der Piraten aller Länder.

Aber wie ganz anders jetzt: Kreuzerkrieg, nicht Räuberkrieg haben wir zu führen. Hat der Dampfer aber auch Kohlen und Öl, Futter für unsere Maschinen, dann ist das uns verfallen, denn unsere Bunker sind schon fast leer. Das ist Prisenrecht. Über die übrige Ladung haben die Prisengerichte zu verfügen, wenn es möglich ist, die Prise in unsere Häfen zu bringen. Das müssen wir erst feststellen.

„Prisenkommando klar!" hallt der Befehl durch die Decke. Überflüssig, das steht längst bis an die Zähne bewaffnet beim Fallreep klar, um den Kutter zu bemannen, der es hinüberbringen soll.

„Kutter zu Wasser!" Rauschend zieht der Kutter an der Bordwand entlang, von hundert kräftigen Armen gezogen, zum Fallreep, wo er bei der immer stärker werdenden Dünung auf und nieder tanzt, durch seine Vorleine an dem mit kleiner Fahrt dem Engländer sich nähernden Kreuzer gehalten.

Dort ist alles ruhig, auch seine F.-T. schweigt; das wundert uns. Der Kutter legt längsseit von ihm an, und mit fröhlichen Bemerkungen, alle seemännischen Erleichterungen dem anlegenden Boote bietend, begrüßt seine Besatzung — den deutschen Kutter!

Grenzenlose Verblüffung drüben, man hatte ganz selbstverständlich geglaubt, einen englischen Kreuzer vor sich zu haben. Höhnisch lächelnd hatte der Kapitän des Schiffes erst wenige Stunden vorher die Warnungssignale englischer Funkstellen entgegengenommen, die ihn vor dem deutschen Kreuzer warnten.

Deutscher Kreuzer — in unseren Gewässern — nonsense — Britannia rules the waves! Aber man muß es ihm lassen, er findet sich rasch ins Unvermeidliche, besonders als er merkt, daß ihm die „Germans" sofort die Sorge um die Funkentelegraphie abgenommen hatten. Eine kurze Frage an den Prisenoffizier läßt ihn über die Sicherheit seines Lebens beruhigt sein, dann drängt sich ihm auch schon der Gedanke vor: „Sport, damned good sport"! Damit ist er gewonnen, macht keine Schwierigkeiten mehr, gehorcht den Anweisungen des Prisenoffiziers.

Meldungen durch Winkspruch von Schiff zu Schiff nach Durchsicht der Schiffspapiere und Ladungslisten. Alles Bannware;

„feindlich Gut — feindlich Schiff"; gute Prise! Dementsprechend folgen die Befehle, das Prisenkommando bleibt an Bord, übernimmt Wache und Schiffsführung, Aufsicht in der Maschine.

Laut klingelnd schlägt der Maschinentelegraph, dem neuen Befehle gehorchend, an, die Schrauben mahlen, der Kutter legt ab und wird wieder bei uns eingesetzt.

Der Indienfahrer folgt unseren Weisungen zur Fahrt nach einem geschützten Liegeplatz an der arabischen Südküste, wo wir Aussicht haben können, seinen Kohlenbunkern auf den Grund zu sehen, denn das ist jetzt für uns im wahrsten Sinne des Worts die brennendste Frage geworden. Noch zwei Tage auf See, und wir würden selbst leere Bunker haben.

Die Fahrt zum befohlenen Operationsgebiet hatte uns bereits den größten Teil unseres Bunkerinhalts gekostet; mit knapp hundert Tonnen Kohlen noch, für einen Tag mit mittlerer Fahrt auf See reichend, langen wir mit der Prise auf dem geschützten Ankerplatz bei den Churia-Muria-Inseln an.

Geschützter Ankerplatz? Hinter steil aus dem Meere emporragenden unbewaldeten, unbewohnten Felskegeln, umbrandet von tosender Gischt, umbraust von dem jetzt mit Orkanesstärke wehenden Monsun, auf felsigem Ankergrund, kleine Meeresflächen, wo wir einigermaßen der direkten Wirkung von See und Sturm entzogen sind, die See nur kabbelt, leichte Dünung steht. Aber geschützter Ankerplatz? — das wäre etwas zuviel gesagt.

Mit dauernd klarer Maschine, unter gewaltigen Stoßböen hin- und hergestoßen, jeden Augenblick auf Kettenbruch oder Treiben gefaßt, vor Anker oder an der Prise festgemacht: kein Seemann tauscht auf gutem Schiff noch so schlechtes Wetter auf offener See gegen solches Liegen unter Land ein. Aber der Not gehorchend, nicht dem eignen Triebe, liegen wir hier; Kohlen, Kohlen brauchen wir!

Was sollte aus uns an dieser von Gott sichtlich verlassenen Gegend werden, erhielten wir keine Kohlen! Die Prise muß also bis auf den Grund der Bunker geleert, die Bunker müssen ausgekratzt werden, damit wir leben können. So geschieht's denn auch. Leider hatte der Brite nur Bombaykohlen billigster, schlechtester Qualität; Gift für unsere auf gute Kohle eingerichteten Wasserrohrkessel. Aber was hilft's?

Tag und Nacht und wieder Tag und Nacht geht die schmutzige und beschwerliche Arbeit auf beiden Schiffen, die wie friedliche Brüder nebeneinander liegen, vor sich, dann ist's geschafft. Die Bunker des Briten sind besenrein geleert, wir haben wenigstens so viel, daß wir es einige Tage aushalten können, bis wir unser Vorratsschiff, die „Somali", bei uns haben.

Offiziere und Mannschaften in gleichem Dienst, schwarz bis zur Unkenntlichkeit, kommen aus den tiefen Gängen und Bun-

kern wieder ans Tageslicht, alle durchdrungen von dem glücklichen Gefühl, das Schiff wieder gefechts- und fahrbereit gemacht zu haben.

Beim Längsseitliegen an dem Indienfahrer wird auch seine Ladung geprüft, ganz Deutschland hätte wohl erst ein Jahr später zum Tee-Ersatz seine Zuflucht nehmen brauchen, wäre es möglich gewesen, das Schiff nach der Heimat zu senden. Es sollte und konnte nicht sein. Der Gegner durfte aber erst recht nicht die Bannware erhalten. Von vielen Tausenden von Ballen und Kisten Tee nahmen wir nur das für die Besatzung Nötige, nicht mehr als zehn Kisten Tee — es reichte bis zum späteren Untergange unseres Schiffes. Alles andere war unantastbar für uns. Einige Tage später ragten von der „City" nur noch die Masten heraus.

Wir suchten wieder den Golf von Aden ab, nach frischer Beute. Unser Vorratsschiff, die kleine alte „Somali", wacker in dem schweren Monsun sich haltend, hatte uns richtig gefunden. Sie brachte uns alles, was wir nötig hatten, trotz des späten Abends machten wir uns klar, längsseit zu gehen.

Aber — mit des Geschickes Mächten ist kein ew'ger Bund zu flechten, zitierte der Adjutant. „Scheinwerfersignale Backbord querab, dicht hinter der Insel" — melden die Posten auf Back und Brücke gleichzeitig. Interessant, aber nicht ganz ungefährlich für uns!

Hatte man uns bereits umstellt, suchte man uns hier? Der Funkenoffizier hatte bereits mehrmals auf die verschiedenen angeblich in bedrohlicher Nähe befindlichen feindlichen Funkstationen hingewiesen, die mal stärker, mal schwächer „brüllten". Nun waren sie sogar in optischer Signalreichweite! Das war etwas zu nah, wenn man nicht ahnt, welche Geschütze unter den Scheinwerfern stehen. Und es waren würdige Schiffsnamen, deren Funkstationen abgehört waren: „Black Prince", „Duke of Edinburgh", „Dartmouth". Der letztere der von uns am wenigsten geschätzte Gegner. Turbinenkreuzer, fast doppelt so groß, viel schneller und stärker armiert, der gegen unsere Städtekreuzer erbaute englische Städtekreuzertyp, wenn man so sagen will, also unser spezieller Gegner.

Im Nu sind auf beiden Schiffen auch die wenigen Lichter gelöscht, tiefe Dunkelheit liegt über dem Ankerplatz hinter der Insel, das Meer rauscht und braust, der Monsun pfeift mit ohrenbetäubendem Lärm durch die Takelage. Ein Wetter, bei dem auch die Augen auf den feindlichen Schiffen nur ungern, dem Winde entgegen, scharf ins Dunkel hineinspähen werden. Hiermit rechnen wir — und rechnen richtig! Wir fahren ja selbst zur See.

Lautlos und ungesehen trennen wir uns von unserem braven Begleitschiff, bestellen es nach einem anderen Liegeplatz an Afrikas Nordostspitze unter dem gefürchteten Ras Hafun. Wir selbst kreuzen wieder vor dem Golf von Aden, auf den Haupthandelswegen des Seeverkehrs. Im Zickzackkurs fahren wir hin und her, spähen wir

vergeblich aus nach Schiffen, bei Tage und Nacht, stets dasselbe Bild: sturmgepeitschte See, jagende Wolken; einzelne Seevögel umkreuzen unser braves Schiff, das in gleichmäßigem Rhythmus von Bord zu Bord rollt, jeder Mann an Bord längst eisern seefest und mit Schiff und Wetter vertraut.

„Sie sollen Kreuzerkrieg führen!" — Gern, nur gegen wen? Das Meer ist leer! Auch die Annäherung an Arabiens und Afrikas Küsten ändert an dem Anblick nichts; das Meer bleibt leer.

Wo sind Britanniens, Frankreichs, Rußlands Flaggen, die sonst zu Dutzenden täglich auf diesen Wegen anzutreffen sind? Verschwunden, das Meer leer. Wir sind allein auf weiter Flur.

Inzwischen zeigen die Kohlenbestandsmeldungen immer kleinere Zahlen, mit erschreckender Schnelligkeit geht auch der aus der Prise entnommene Bestand zur Neige. Was dann? Deshalb so schnell wie möglich wieder Anschluß an unser Begleitschiff, vorauseilend fahren wir nach dem Treffpunkt, um Kohlen zu sparen.

Die arme „Somali" kämpft mit kaum merklicher Vorwärtsbewegung gegen den Monsun an. Wir sehen es, können aber nicht helfen, denn Schleppen ist ganz ausgeschlossen. Auf bäumt sich der plumpe Bug des alten Schiffes in dem Kampfe gegen den Wellenberg, schwer stürzt die grüne See über das Vorschiff, mit schwerem Aufklatschen fällt der Bug wieder in das Wellental, während die freigewordene Schraube durchzugehen und den alten morschen Schiffskörper aus allen Fugen zu schütteln droht.

Wird sie uns nach Ras Hafun folgen können? Wir müssen sie haben, sonst sind auch wir verloren. Unter der Nordküste der Insel Sokotra für wenige Stunden Windlee, ruhige See und abflauender Wind, hierbei ein eigenartiges, nie gesehenes Naturschauspiel. Es ist Abend. Wie in unendlicher Schneewüste gleitet das Schiff dahin, nach oben stockdunkle Nacht, wie ein Dom über uns der sternenklare Himmel, nach unten schneeweiße fliehende Nebel, nicht höher als in Kopfeshöhe über der Meeresoberfläche dahinfegend, die wie eine Milchglasschicht nach oben leuchtet. Herrliches Meeresleuchten umgibt das Schiff überall mit glitzernden silbernen Fäden.

Wir stehen staunend und bewundernd auf der Brücke, fast benommen von der plötzlichen Stille, ergriffen von der Majestät der Natur. Wir fühlen uns wie im Dom und glauben Orgeltöne zu hören. Unwillkürlich falten sich die Hände, treten die Worte auf die Lippen: „Wir treten zum Beten...". Wortlos sehen wir uns an, ein jeder fühlt und denkt das gleiche. — — —

Wie eine vom Lenker der Menschengeschicke eingelegte Ruhepause zum Nachdenken und Besinnen, zum Loslösen der Gedanken von allem Irdischen empfinden wir es alle. Kein Laut schallt von Deck, kein Wort wird gesprochen, nur die Maschinen stampfen im ruhigen Takte weiter. Ihr Rhythmus klingt mir jetzt nach Jahren immer noch in den Ohren, wie ich ihn monatelang damals tag-

aus, tagein gehört, wie eine menschliche Stimme unter mir aus Meerestiefe: „Immer nur ruhig weiter."

Allmählich löst sich die Spannung, in der Natur und Menschen befangen schienen, der Wind schwillt wieder an. Nebelschwaden ziehen plötzlich hoch und fegen eisig kalt über Gesicht und Hände, das Schiff macht wieder stärkere Bewegungen, Spritzer verjagen Neugierige von der Brücke, wir treten wieder aus dem Schutz der Insel heraus, der alte Tanz beginnt von neuem.

Vor Ras Hafun, in unmittelbarer Nähe des von allen Seeleuten gefürchteten Kaps Guardafui, der Strandungsstelle vieler Dampfer und Segelschiffe, liegen wir, warten auf unsere „Somali".

Stunden unerträglicher Spannung für alle, Stunden schwerster Sorge für den Kommandanten. Wird „Somali" es schaffen? Wenn ihr Steuer oder die Schraubenwelle bricht, vielleicht schon gebrochen ist, sie hilflos, dem sicheren Untergange preisgegeben, auf See treibt?

Unsere einzige Rettung liegt bei ihr, da sie unsere Kohlen trägt. Ohne Kohlen haben wir auch in einigen Tagen kein Trinkwasser mehr! Selbst unter der hohen Steilküste, unter der wir liegen, krachen gewaltige Sandböen stoßweise herunter auf das Schiff. Wie feines gelbes Mehl dringt der Sand von Afrikas Wüsten in unser Schiff ein, als ein Bestandteil der Luft fast in jeden lufterfüllten Raum des Schiffes dringend, sich schwer auf Lungen und Atmungsorgane der Menschen legend, unerträglichen Durst fördernd. Es wird Zeit, daß die nervenpeitschende Stimmung nachläßt.

„Somali" in Sicht! Gottlob! Gott verläßt keinen braven Deutschen. Jubelnd begrüßt, legt sich unser braver alter Kumpan längsseit von uns, nur zu gern gibt er uns von den Schätzen seines Inneren ab. Knirschende Winden, laute Kommandorufe vorn und achtern, dröhnend aufschlagende Kohlensäcke, Gewirr von Menschen an Deck, das allem anderen ähnlicher sieht als dem schneeweißen, allzeit gefechtsklaren Oberdeck eines deutschen Kreuzers.

Verdoppelt scheinen die Kräfte der Mannschaft, fast jauchzend verrichten sie die schwere Arbeit, ihre Offiziere und Unteroffiziere zwischen ihnen, alle wetteifernd an Pflichttreue und Arbeitsfreude. Ein Alp ist von der ganzen Besatzung genommen. Wir haben wieder Kohlen, können wieder Tausende von Meilen über See fahren, neuen Erlebnissen, neuen Gefahren, und sei es auch dem Tode entgegen. — Denn

„Sie sollen Kreuzerkrieg führen!"

## II. Vor Sansibar.

Es ist der 19. September 1914. — Heute ist Sansibar, Unguja, unser Ziel. In schneller Fahrt schiebt sich der schlanke Leib der „Königsberg" durch die blaue, nur leicht gewellte Flut nach Norden; gleichmäßig, in dicken Schwaden quillt aus den drei Schornsteinen der Rauch.

An Backbord, kaum ein Dutzend Seemeilen entfernt, sehen wir die deutsch-ostafrikanische Küste vorbeigleiten mit ihren langwelligen, grünblauen Hügelketten, die weit nach Westen zu in bläulichem Dunst verschwinden. — Überall steigen dort hohe, weiß leuchtende Rauchsäulen in den Himmel — es ist September, die Zeit der Steppenbrände.

Seit Mai/Juni hat die glühende Sonne das Gras, den Busch und die Baumsteppen ausgedörrt und es trocken wie Zunder gemacht.

Von den Eingeborenen durch Absicht oder Versehen angesteckt, wälzen sich die Brände vom Winde getrieben dahin.

Dort drüben auf diesen langgestreckten Hügelwellen scheint kaum ein Luftzug zu wehen, denn kerzengerade ragen die hellen Rauchsäulen wie Zedern in die klare Luft.

Die Sonne senkt sich allmählich zur Neige und läßt tiefdunkle Schatten auf den Ostteil der Küste fallen.

Wir passieren das Vorgebirge von Ras Kanzi und drehen etwas nach Osten.

Es ist Nacht geworden. Mit Erstaunen erregender Schnelligkeit sind die Purpurstreifen im Westen zerflossen, als einheitliche dunkle Masse liegt die Küste.

Die Rauchsäulen sind nicht mehr zu erkennen, nur ab und zu leuchtet ein roter Feuerstreifen auf: brennendes Steppengras.

Da blitzt voraus an Backbord ein Blinklicht auf, es kann nur der Leuchtturm der Insel Makatumbe sein, die vor der Hafeneinfahrt von Daressalam liegt. Wir staunen alle, daß an unserer eigenen Küste, jetzt, im Kriegszustande, noch ein Leuchtfeuer brennt, freuen uns aber, denn so haben wir nochmals einen genauen Schiffsort, bevor wir das völlig im Dunkeln liegende Sansibar ansteuern.

Schweigend, in der leise wiegenden See rauschen wir nach Norden. Was mögen wir wohl im Hafen von Sansibar antreffen? Eine kühne Tat unseres Kommandanten, sich in die Höhle des Löwen, die Operationsbasis der gegen uns geschickten englischen Kreuzer, zu wagen, noch kühner durch die große Schwierigkeit der Ansteuerung.

Schon in Friedensverhältnissen ist es keineswegs einfach, den von zahllosen Riffen und Inseln umsäumten Hafen zu erreichen. Um so schwieriger jetzt, bei Nacht, ohne Markierung und Befeuerung des Fahrwassers.

Und ist es uns glücklich gelungen, die Einfahrt zu finden, so ist es sehr leicht möglich, daß wir weit überlegene feindliche Schiffe vorfinden werden.

Nach Mitternacht kommt an Backbord ein Licht in Sicht. Alle Nachtgläser sind darauf gerichtet. Was kann es sein, vielleicht ein Wachboot oder eine Dhau? Oder ist es, wie die meisten glauben, eine absichtlich falsch ausgelegte Leuchtboje?

Wir vermindern die Fahrt, steuern vorsichtig weiter. Bald ist es achteraus verschwunden, es war ein englisches Wachschiff, das

uns nicht gesehen, oder wenn es uns erkannt hatte, nur zu gern einem Zusammentreffen mit uns ausgewichen war. Mochten seine Kameraden im Hafen von Sansibar den Schaden davon haben.

Gegen zwei Uhr nachts taucht an Steuerbord, im Osten, eine dunkle Landmasse auf. Es muß die Südspitze von Sansibar sein.

Dutzende von Augenpaaren durchbohren die Nacht. Gleichmäßig rauschen wir dahin.

Ein guter Lotse ist an Bord, der die Einfahrt bei Tage schon oft gemacht hat: der Kapitän der „Somali“, die jetzt, nachdem sie uns monatelang begleitet, in dem Rufidjifluß auf uns wartet.

Gegen fünf Uhr rötet sich der Horizont; fahle Schimmer leuchten im Osten auf.

In kurzer Zeit muß sich die Spannung lösen!

Hoch ragt jetzt an Steuerbord die Küste Ungujas, schnell wird es heller und heller, Einzelheiten sind bereits zu erkennen. Es kommt jetzt auf Minuten an, denn wir können von Land bereits gesehen und gemeldet sein.

Auf einem mächtigen Felsvorsprung rechterhand steht der Leuchtturm von Sansibar Tschumbe-Island dunkel, düster; sein Feuer ist bei Kriegsbeginn erloschen.

Aller Augen suchen jetzt den vor uns liegenden dünnen weißlichen Dunststreifen zu durchdringen, er verbirgt uns den inneren Hafen, aber die inneren Hafenfeuer sind zu erkennen.

Blitzende Strahlen schießen jetzt über den Himmel, die Sonne taucht über Unguja auf.

Eine leichte Brise kommt auf, kräuselt die glatten Flächen und läßt den dichten Palmenwald des Ufers errauschen.

Rechts von uns, hinter einer grünbewachsenen waldigen Landzunge tauchen die weißen Häuser der Stadt, noch verschwommen im Morgennebel, auf, wuchtig hebt sich der Palast des Sultans ab.

Da lüftet sich langsam der weiße, über dem Hafen liegende Schleier.

Längst sind wir klar zum Gefecht! Durch die Zielfernrohre der Geschütze, die Entfernungsmeßgeräte, durch alle Luken blicken gespannt klare scharfe Augen.

Ein silbergrauer Schiffsleib wird sichtbar, zwei Schornsteine, zwei Masten, auf der Brücke hohe, übereinandergetürmte Aufbauten, ein englischer Kreuzer.

Nichts rührt sich bei ihm an Bord. Er liegt ahnungslos, seine Mannschaft schläft noch in den Hängematten.

Wir drehen nach Steuerbord. Die Mündungen der Geschütze der Backbordbreitseite heben sich.

Majestätische morgenländische Ruhe liegt über dem weiten Hafen, nichts regt sich; es ist Sonntagmorgen.

Nur ein knarrendes Rascheln der Palmen in der schwachen Brise,

an Bord kein Laut, Nerven und Sehnen sind zum Zerreißen angespannt!

Weiß leuchtet der Sultanspalast!

„Salve, Feuer!"

Dröhnend, wie in Fetzen gerissen, zerreißt die Stille, das Zischen der absausenden Granaten durchschneidet die Luft.

„Aufschlag!"

Fünf haushohe Wassersäulen steigen in die Luft.

„Kurz!"

„Feuer!"

Dicht an der Bordwand des Engländers stehen die weißen Kaskaden.

„Feuer!"

Schwarzer Rauch, fliegende Eisenteile — er ist getroffen.

Ein Sausen, Krachen und Dröhnen hebt an, drei, vier Salven fliegen noch in der Luft, während die fünfte schon wieder abgefeuert wird.

Der Engländer ist erwacht, er wehrt sich. Fünf weiße Wölkchen steigen an seiner Bordwand auf, seine Granaten kommen angesaust. Zu kurz — zu weit!

Der Ausgang kann nicht lange zweifelhaft sein. In einer schwarzen, weit über die Masten hinausragenden Riesenwolke fliegt seine Kommandobrücke in die Luft, sein ganzes Vorschiff ist in schwelenden braungelben Dampf gehüllt.

Die weißen Wölkchen erscheinen nicht mehr gleichzeitig, seine Geschütze feuern nur noch einzeln.

Ein Teil seines Achterschiffes brennt, alle sechs Sekunden haut ein Eisenhagel in ihn ein.

Da schweigt er!

Fünf lange Minuten feuern wir noch weiter, da ertönt eine Stimme: er zeigt die weiße Flagge!

Ein englisches Kriegsschiff — die weiße Flagge? Ungläubig suchen wir mit den Gläsern seine Masten ab, der Kommandant läßt das Feuer einstellen.

Wir sind ganz nahe an die Küste gekommen, dicht vor uns rauschen die hohen schlankstämmigen Kokospalmen, fliehende Eingeborene jagen vorbei.

Auf dem Engländer scheint sich nichts zu rühren. Die Entfernung ist nur etwa 6 km; eine masthohe dunkelschwelende Rauchwolke zieht von achtern her über sein Mitteldeck und entzieht unseren Augen die weiße Flagge, die am Großmast weht. Hätten wir sie erkannt, so wäre der Besatzung Gnade gewährt, um die er durch die weiße Flagge bat.

So muß weiter gekämpft werden.

„Salve, Feuer!"

Von neuem hageln die Granaten auf ihn ein.

Er verteidigt sich nicht mehr. Langsam neigt er sich auf die Backbordseite und zeigt seinen grünbewachsenen Boden.

Wir lassen jetzt von ihm ab, er ist niedergekämpft. Lange Rauchschwaden ziehen über ihn hin. Die leichte Brise ist eingeschlafen, matt hängt die rote Fahne des Propheten am Sultanspalast.

Rauchend liegt unter Land eine Dampfbarkasse. Sie wollte vor uns fliehen, da wurde sie vernichtet.

Die Sonne hat sich über der Stadt erhoben. Weiß leuchten die Paläste, Häuser und Minarets von Sansibar.

Kaum 1000 m vor den Toren des Sultanspalastes liegt der untergehende englische Kreuzer; es ist der „Pegasus".

Auf den Kais sind Menschengruppen zu erkennen. Wir drehen langsam nach Süden, verlassen den Hafen.

Einige Schuß noch auf die englische Funkenstation, krachend stürzen zwei Masten derselben zusammen, sie schweigt.

Sansibar ist ohne Funkenverbindung mit der Außenwelt.

Wiegend empfängt uns die weite Dünung der freien See, im Westen tauchen die bewaldeten Höhenzüge der afrikanischen Küste auf, die hohen weißen Rauchsäulen der Steppenbrände schlängeln sich in den azurblauen Himmel.

Hinter uns versinken langsam die grünen Palmenhaine Sansibars. Grell von der Sonne beschienen, leuchtet der rotfarbene Leuchtturm, hellgelb und weiß das Felsengestade und die Riffe seiner Südküste.

Mehr und mehr verschwinden seine Umrisse, werden von der weiten Kimm des Ozeans verschlungen.

Die Sonne hat noch nicht den zehnten Teil ihres Weges vollendet, da versinken für uns auch die letzten Höhenzüge der einstigen Perle des Ostens unter den Horizont — Unguja ist verschwunden.

## III. Der letzte Kampf.

Seit zehn Monaten liegt S. M. S. „Königsberg", von vielfach überlegener feindlicher Streitmacht blockiert, in der Mündung des Rufidji.

In viele, viele Adern sich teilend, tritt dieser größte Strom Ostafrikas unweit Daressalam ins Meer, ein Delta bildend ähnlich dem Nildelta. Einige der Mündungsarme sind so flach oder versandet, daß kaum Boote sie passieren können.

Zwei von ihnen, der Simba-Uranga- und Kikunja-Arm, haben aber zum Glück Wassertiefen, die es uns ermöglicht hatten, unser Schiff, wenn auch unter Schwierigkeiten, in den Fluß hineinzubringen, wo es sicher liegt.

Der Vorstoß nach Sansibar, gekrönt durch die Vernichtung des englischen Kreuzers „Pegasus", war unsere letzte Kriegsfahrt gewesen.

Schwere Maschinenschäden, schon auf der Ausreise beobachtet,

durch die lange Kreuzerfahrt im Indischen Ozean bei schwerem Monsun verstärkt und gefahrdrohend geworden, hatten uns gezwungen, Unterschlupf an der Küste von Deutsch-Ostafrika zu suchen.

Die Maschinenschäden konnten nur in Daressalam ausgebessert werden, eine andere Werft, die den deutschen Kreuzer aufgenommen hätte, gab es im ganzen Stationsgebiete nicht; weder an Afrikas noch Asiens Küsten, alles war Feindesland! Stützpunkte hatten wir nicht, die Heimat war unerreichbar.

Selbst Daressalam, der ungeschützte, unverteidigte, sonst so herrliche Hafen, kam für uns nicht in Frage, er war von See aus vom Feinde einzusehen. „Königsberg", bewegungsunfähig, wäre dort demselben Schicksal ausgesetzt gewesen, wie der „Pegasus" im Hafen von Sansibar.

Wochenlang haben sie gesucht, vier Kreuzer, jeder von ihnen doppelt so kampfkräftig wie „Königsberg"; endlich war es ihnen gelungen, den Horst des flügellahmen Adlers zu finden.

Jubelnd schrien sie es in die Welt; mit den Wellen des Äthers, in den Kabeln des Ozeans, mit Signalen und Flaggen gaben sie die Nachricht weiter:

„Königsberg" gefunden!

„Sink or destroy the ‚Königsberg' at any costs", traf als Antwort der Befehl der englischen Admiralität an den Geschwaderchef ein.

Wir lasen selbst den Funkspruch ab und dachten: „Die Nürnberger henken keinen, sie hätten ihn denn." Schwer genug wollten wir es ihnen wenigstens machen!

Wie ein Alp hatte es monatelang auf dem ganzen Seeverkehr im Indischen Ozean gelegen, nun jubelte alles auf in England und Indien: „Königsberg" gefunden!

Wie der Keiler, von der Meute gestellt, von vielfacher Übermacht im unzugänglichen Schlupfwinkel festgestellt. Es kam für sie jetzt hauptsächlich darauf an, den Eingang zum Schlupfwinkel zu bewachen oder zu schließen.

Sie hielten unsere Lage im Flusse anscheinend für noch schlimmer als sie war. Nach den englischen — falschen — Seekarten mußte „Königsberg" allerdings dort im Schlamm stecken. Was sie glaubten, wurde ohne Nachprüfung — echt englisch — als Tatsache in die Welt gekabelt:

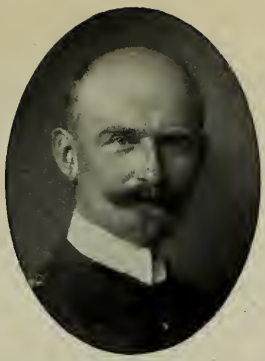
„‚Königsberg' steckt in einer Schlammbank im Rufidji, hat keine Kohlen, Wasser, Proviant, seine Mannschaft hat zum Teil das Schiff verlassen, ein befestigtes Lager an Land bezogen."

Kein wahres Wort davon!

Es konnte also nicht gefährlich sein, sich ihm zu nähern. Sie taten es nicht oft! Das wehrhafte Tier verteidigte sich!

Tausende von englischen Granaten überflogen täglich die Palmen und Kasuarinen am Strande vom Simba-Uranga, wühlten sich in den

**Helden von Sonder-Unternehmungen verschiedener Kriegsschauplätze**



Korv.-Kapitän Axel Walter
Kmdt. S. M. S. Bremen

Korv.-Kapit. Max Schultz
Chef der VI. Torpedoboots-Flottille

Korv.-Kapit. Georg Thiele
Chef der VII. Torpedoboots-Halbflottille

Fregatten-Kapitän Peter Strasser
Führer der Luftschiffe

Kapit.-Ltn. Bernd v. Arnim
Kmdt. Torpedoboot G. 42

Ltn. z. S. Hans Woermann
Sonderkommando Dardanellen

Marine-Ob.-Ass.-Arzt Dr. Schlemm
U-Kreuzer 156

Strand oder schlugen in die Mangrowenwälder ein, die alle Mündungsarme bis weit ins Land hinein umsäumen.

Kamen Schiffe oder Boote der Flußmündung zu nahe, wo unsere Posten stehen, gingen sie nicht ohne Tote wieder zu ihrem Geschwader zurück — wenn es ihnen überhaupt gelang, zurückzukommen.

Ein gutes, brauchbares Fahrzeug, stark armiert mit Geschützen, der „Adjutant“, früher deutsches Handelsschiff, durch Seeraub in neutralen Hoheitsgewässern unter die englische Flagge gezwungen, konnte ein Lied davon singen. Im Kampf sank Englands Flagge am Heck des „Adjutant“, stieg die weiße dafür! Die Besatzung ergab sich!

Mit kleinen Mitteln ging es also nicht, die Admiralität drängte. Dicht an die Mündungen loteten sich nun die Kreuzer heran. Mit schwerstem Dauerfeuer aus allen Geschützen auf große Entfernungen suchten uns die Kreuzer zu vernichten, ihre Geschütze sind sämtlich stärker und moderner als unsere, schießen weiter.

Recht unbequeme Lage infolgedessen, wir konnten uns nicht wehren, da unsere Geschütze sie nicht erreichen konnten.

Unsere brave alte „Somali“, als Lockvogel etwas weiter seewärts von uns verankert, vom Feinde zunächst für „Königsberg“ gehalten, da nur ihre Masten über dem Mangrowenwald zu sehen sind, wurde getroffen, fing Feuer im Ladungsraum und brannte allmählich aus.

Bei Nacht, wie ein Hochofenwerk leuchtend, lagerte dauernd eine Rauchwolke über unserem braven Begleiter im Indischen Ozean.

Hunderte von Granaten schlagen klatschend, haushohe Fontänen erzeugend, dicht vor, neben und hinter uns ein.

Voll gefechtsbereit das Schiff, alle Mann an den Geschützen, erwarteten wir das Einlaufen der Schiffe in den Rufidji — sie kamen nicht! sie wagten es nicht! Besser schien ihnen dann ein altes Rezept: Erinnerung an Santiago de Cuba vielleicht?!

Wenn die Annäherung an uns nicht möglich, dann Sperrversuch, ein Schiff versenken in der Flußmündung, den Propfen auf die Flasche. Mit Schneid und Geschick geführt, an bester Stelle verankert und quer zum Strom versenkt, aber dennoch zwecklos das Opfer. Nicht die Hälfte der Stromesbreite sperrte es, ein Geschwader könnte an ihm vorbei ein- und auslaufen.

Dennoch, Meldung nach London: „Königsberg bottled up!“

Die öffentliche Meinung in England war beruhigt, man hatte Zeit, weitere Pläne zu überlegen.

„Sink or destroy!“ — das eine so schwierig wie das andere.

Einen englischen Torpedo fanden wir eines Tages in den Mangrowen hängend; er hatte sein Ziel verfehlt, vielleicht beim Sperrversuch.

Flieger, von Südafrika verschrieben, fanden angeblich ungeahnte Schwierigkeiten beim Fluge über dem Rufidjidelta, drei blieben auf der Strecke, abgeschossen, abgestürzt! Ihre Bomben, auf un-

verständliche Ziele geworfen, wühlten nur Löcher in den zähen Mudd. —

Unerträglich wurde die Lage auf die Dauer für uns. Träge wälzten sich die Fluten des Rufidji im ewigen Wechsel zwischen Ebbe und Flut an uns vorüber — tagaus, tagein. Die Besatzung in angestrengter Wachsamkeit, jeden Augenblick auf feindliche Angriffe gefaßt, zur Hälfte dauernd im Dienst, in vierstündigem Wechsel bei Tag und Nacht, an den geladenen Geschützen.

Dabei ein böser Feind im Schiffe selbst! Fieber, Malaria! In allen verfügbaren Räumen lagen sie, die Fiebergeschüttelten, in ihren Hängematten, reihenweise übereinander. Alle drängend, so rasch wie möglich wieder an Deck, auf Posten zu kommen. Nur mit Mühe festzuhalten, bis sie wieder dienstfähig waren.

Unbarmherzig brannte vom frühen Morgen bis Abend die Tropensonne, in den engen Flußarmen des Rufidji wie in einem Brennspiegel festgehalten, auf die dünnen Eisenwände und Decks des Schiffes. Keine Kühlung drang in die überhitzten Räume mit den fieberglühenden Menschen. Die Epidemie wurde überwunden, es war höchste Zeit, denn der Feind rüstet jetzt zum letzten Schlage.

Immer größer wird der Feinde Zahl vor den Mündungen. Der „Goliath", ein englisches Linienschiff, bis dahin das stärkste des gegen „Königsberg" aufgebotenen Geschwaders, ist zwar verschwunden seit einiger Zeit. Dafür melden die Posten aber „Cumberland", einen Panzerkreuzer von gleichem Gefechtswert.

Im ganzen werden gezählt 21 Schiffseinheiten: Panzerkreuzer, geschützte Kreuzer, Hilfskreuzer, Kanonenboote, Wachtboote, Flugzeugmutterschiffe und Flieger — 21 gegen einen!

Niedrig berechnet verdrängen die von uns gebundenen feindlichen Streitkräfte 80000 t Deplacement! — Und wir dagegen? Ein einzelnes Schiff! 3400 t! Dennoch! —

Von unseren Kreuzerkriegaufgaben können wir jetzt nur noch die eine, letzte, erfüllen: Bindung möglichst zahlreicher Kräfte des Gegners.

Ob jetzt wohl sonst noch in der Welt ein deutscher Kreuzer allein 21 Schiffe des Gegners bindet? Kaum anzunehmen, denn wir sind, soviel wir wissen, der letzte! Alle sind uns vorangegangen, in Ehren in den Tod! Kunde hatten wir vom Ende unserer „Emden", des Kreuzergeschwaders. Stolz waren wir auf unsere Kameraden, ihnen gleich zu tun an Standhaftigkeit und Ausdauer unser höchster Wunsch!

Endlich, erlösend, kommt der allgemeine Angriff. Fünfzehn Schiffe werden nur gezählt, sechs sind wohl in Reserve gehalten. In die Mündungen dringen sie ein, voran zwei Panzerkanonenboote: „Mersey" und „Severa"! Gefährliche Gegner! Ein neuer Typ von Monitoren, bisher von unseren Posten nicht beobachtet, ausdrücklich für den großen Schlag — to sink or destroy — aus England

verschrieben, flachgehend, sogar diese schwerer armiert als wir — und tapfer geführt!

Flieger umkreisen uns während des zehnstündigen Kampfes, als Artilleriebeobachter, das Feuer ihrer Schiffe aber zu unserem Glück mehr verwirrend als unterstützend.

Tausende von Granaten fliegen heran, einige treffen. Wir treffen aber auch! Unser Artilleriebeobachter meldet durch Telephon vom nahe liegenden Berge: Treffer im Vorschiff des westlich stehenden Monitors, heller Rauch aus Vor- und Mittelschiff, sein Feuer schweigt; Monitor dreht ab und steuert seewärts mit langsamer Fahrt, ist auf Grund gekommen!

Jubelnde Hurras begleiten diese Meldungen bei uns, eine gute Leistung der Artillerie, diese Hornissen zu treffen, zumal wir sie nicht selbst sehen können und indirekt schießen müssen!

Endlos scheint uns der Kampf, die Kräfte der Geschützmannschaft erlahmen, unbarmherzig glüht die Mittagssonne; keine Entscheidung zu erzwingen, der Gegner sind gar zu viel!

Wir feuern langsamer, müssen Munition sparen. Der Gegner muß nun aufhören, bei ablaufendem Strom läuft er sonst Gefahr, im Flusse für die Nacht stecken zu bleiben. Darauf hoffen wir! —

Zwischen Einbäumen aufgefangen, warten bereits zwei unserer Torpedos, von wagemutigen Offizieren und Mannschaften bedient, an den Flußmündungen auf eine günstige Gelegenheit, bei Nacht an den Feind gebracht zu werden.

Der Feind ist zu vorsichtig, er verläßt rechtzeitig den Fluß; zwei volle Tiden hindurch hatte er versucht, von morgens sechs bis nachmittags vier, to sink or destroy the „Königsberg“. — Vergeblich!

Aufs äußerste erschöpft, sinken bei uns die Geschützmannschaften an den Geschützen nieder, das Feuer ist eingestellt. Die Verluste schmerzlich, aber verhältnismäßig gering, die Beschädigungen des Schiffes nicht so, daß Fahr- und Gefechtsfähigkeit beeinträchtigt wäre.

Also abgewiesen der Ansturm des Feindes — unbesiegt!

Wir täuschen uns aber nicht über die Dauer des Erfolges, der Brite ist auch zähe. Wenn er den Kampf mit solchen Mitteln führen kann, wird er nicht nachlassen, bis er endlich sein Ziel, das befohlene, erreicht hat. Eine Galgenfrist also höchstens für uns, bis er die erlittenen Schäden beseitigt, die Erfahrungen des ersten Angriffs ausgewertet hat.

Fünf Tage! Nun kommt er wieder! Dieses Mal mit sämtlichen Schiffen — 21 an der Zahl! Der Panzerkreuzer liegt drohend vor den Mündungen, er schießt nicht, hält es wohl unter seiner Würde.

Wieder dieselben Formen des Kampfes, in vorderster Linie wieder die Monitoren mit ihren modernen, uns so überlegenen

15-cm-Geschützen. Wir können ihnen nur 5—10,5-cm-Geschütze entgegenstellen!

Flieger umkreisen uns wie beim ersten Male. Wenn sie in günstiger Richtung zu uns stehen, werden sie mit Schrapnells beschossen, denn wir wissen, sie sind die einzigen Augen des Gegners.

Er verzichtet auf den Versuch der Überraschung wie beim ersten Male, er greift gegen Mittag an. Verderbenbringend schlagen seine Granaten bei uns ein, sein Artilleriefeuer ist viel ruhiger und besser geleitet als beim ersten Angriff, wir merken es sofort. Einschlag auf Einschlag, das Schiff erdröhnt und zittert bei dem Aufschlag der schweren Geschosse, beim Abfeuern unserer Geschütze, bei den Explosionen der Granaten und Schrapnells, die wie ein Hagel auf den wunden Schiffskörper prasseln.

Schwere Verluste werden von vorn und achtern gemeldet, Brand unter der Back, im Vorschiff, Feuersgefahr bei den Munitionsräumen. Bereitschaftsmunition bei den Geschützen geht hoch, ihre Sprengstücke durchsieben die Bordwände, Masten und Schornsteine, zerreißen die Takelage — und Menschen!

Wie lange noch?! Nur zwei Geschütze können noch feuern. Auch diese nur zur Hälfte noch besetzt mit ausgebildeten Mannschaften. Heizer und Funktionäre drängen sich freiwillig zur Bedienung der Geschütze. Auch sie fallen.

Zu Tode Verwundete singen beim Transport zum Verbandplatz das Flaggenlied „Stolz weht die Flagge schwarz-weiß-rot an unseres Schiffes Mast". — Deutsche Seeleute! — Herrliche Menschen!

Eine schwere Explosion im Vorschiff! Momentane Stille; aus der Vorbatterie dringt nur noch schwaches Stöhnen; Rauch schlägt herauf, Qualm zieht vom Vorschiff langsam nach achtern.

Back und Brücke fast menschenleer; was noch steht, ist wie betäubt. Sprengstücke der explodierten Granate, durch die Sehschlitze in den Kommandoturm getrieben, haben furchtbar in demselben aufgeräumt, kaum einer ist darin ohne schwere Verwundung.

Das letzte Geschütz im Feuer! bedient von zwei Offizieren, einem Deckoffizier — den letzten, die es bedienen können.

Granate auf Granate verläßt das Rohr, wie bei der Schießübung. Pulvergeschwärzt, mit bloßem Kopf und zerfetzter Kleidung, mit verbissener Wut arbeiten sie. Das letzte Geschütz, es darf nicht schweigen!

Da, ein Flieger! Rechts voraus in erreichbarer Höhe; er glaubt sich schon näher heranwagen zu können, die Hyäne wittert Aas!

Das letzte Schrapnell hervor! Wir haben nur noch eins an Bord. Entfernung 30 Hundert, — 20 links — Brennlänge eingestellt!

Schuß! Unmittelbar über dem Flugzeug springt die Sprengwolke auf, taumelnd sackt die Maschine durch, stellt sich auf einen Flügel, stürzt fast senkrecht ab, verschwindet hinter den Mangrowen

im Rufidji für immer! Ein Hurra aus drei heisernen Kehlen begleitet den Sturz. Unser letzter Erfolg! —

Wenige Minuten später, der mittlere Schornstein ist krachend zusammengestürzt, eine Vollsalve des Feindes hat das Schiff achtern getroffen. Von der letzten Geschützbedienung ist nur noch der eine der beiden Offiziere übrig, auch der verwundet, Samariterdienste seinem Kommandanten leistend.

Unser Feuer schweigt. Stolz weht der Wimpel, stolz wehen die Flaggen noch, wenn auch von Granaten durchlöchert, über unserem Schiff; das feindliche Feuer rast weiter.

Fortsetzung des Artilleriefeuers ist unmöglich, der Zugang zu den Munitionskammern ist versperrt, ein kleiner Rest Munition befindet sich noch in ihnen, wenige Schuß. Wer soll sie aber abfeuern?

Eine kurze Beratung zwischen Kommandant und Erstem Offizier an Deck; keine Möglichkeit mehr, weiter zu kämpfen! Der Brand ist nicht zu löschen, droht die Mannschaften unter Deck zu ersticken.

Es bleibt nur noch übrig, den Rest der Mannschaft auf das nahe Ufer zu überführen, das Schiff zu sprengen.

Immer engere Kreise zieht der letzte Flieger über uns, wir können nicht mehr unterscheiden, ob er jetzt auch noch Bomben wirft, Aufschlag folgt auf Aufschlag.

Befehle, von Mund zu Mund gegeben, gehen durch das Schiff: „Die Mannschaften begeben sich gruppenweise an Deck — alle Verwundeten werden mitgenommen.“ In voller Ruhe fahren sie mit dem längsseit — als Fähre — liegendem Kutter nach dem nahen Ufer hinüber, sammeln in einiger Entfernung vom Schiffe wieder. Ein zweites Boot ist durch Volltreffer zerschmettert, gesunken.

Der Kutter kommt mehrmals zurück, alle sind hinüber, als letzter der Kommandant. Unten im Schiffe ist nur der Erste Offizier und ein Deckoffizier geblieben, sie setzen die Zündschnur zur Sprengung der Torpedoköpfe in Brand, retten sich dann durch Schwimmen an Land.

Unsere Heckflagge fängt Feuer, der äußere Rand verbrennt, der Adler und unsere Farben schwarz-weiß-rot sind noch erhalten, wehen stolz im Winde.

Ein dumpfer Krach, schwächer als wir erwartet, in dem Donner der feindlichen Geschütze kaum besonders zu bemerken, tönt vom Schiffe her; die Sprengung ist erfolgt.

Mit einem kurzen Ruck legt sich das Schiff auf die Seite, versinkt langsam bis zum Oberdeck in den lehmfarbenen Fluten des Rufidji, die gurgelnd durch die zerrissenen Bordwände in das Innere strömen, den Brand löschend.

Hoch über allem, an der Spitze des Großmastes, vom Feinde unberührt, weht der schneeweiße Kommandowimpel mit dem Eiser-

nen Kreuz; von Pulverrauch und giftiger Granatfüllung gelb gefärbt, wehen unten an Bug und Heck die Flagge und Gösch!

Noch eine Weile lang feuert der Feind auf uns weiter, dann läßt das Feuer nach, er schweigt. Die feindlichen Schiffe kehren um, laufen aus.

Sie haben ihr Ziel erreicht; aber ist es ein Sieg? Bringt der ungleiche Kampf dem Feinde Ehre? Unsere Flagge weht noch auf unserem Schiffe!

Ein langer Zug von Bahren bewegt sich langsam landeinwärts zum Feldlazarett, die Ärzte haben viel zu tun, bei manchem ist ihre Hilfe vergeblich.

Der Hauptteil der Besatzung bleibt beim Schiff, zu retten, was zu retten ist, vor allem die Geschütze. Sie sollen an Land auf Radlafetten gelegt und weiter verwendet werden! — Wir wollen weiter kämpfen! — —

Hell leuchtet der Vollmond über dem Rufidjidelta, sein silberner Schein umspielt das Wrack unseres stolzen Schiffes. Nach dem Tosen des Kampfes liegt tiefe, tiefe Ruhe über Land und Meer. Posten in Booten auf dem Flusse, Wachen an Land und an den Mündungen schützen Schiff und Besatzung.

An der Vorderkante des Deckaufbaues an Bord der „Königsberg" hängt noch, von dem fahlen Lichte des Mondes matt beleuchtet, eine stets strahlend blank gehaltene Kupferplatte, von Granaten und Feuer unberührt. Sie trägt in erhabener Schrift den Tauffpruch des Schiffes, die Losung, nach der wir zu handeln versucht:

„Biet' dem Feinde Trutz,
Sei dem Vaterlande Schutz! —
Und treu bis zum Tod,
Im Kampf und in Not,
Sei stets deiner Besatzung höchstes Gebot!"

# Das Maschinenpersonal in der Skagerrakschlacht.

Von Marine-Oberstabsingenieur a. D. Otto Looks,
damals leitendem Ingenieur S. M. S. „Seydlitz".

## In Maschine und Heizraum.

Es war am 31. Mai 1916. Die Flotte ist zu einem Vorstoß in See gegangen, voran die fünf stolzen Panzerkreuzer. Am ganzen Tag und so auch nachmittags hatten wir herrliches Wetter; die Heizer der freien Wachen sonnten sich an Deck; ich hatte einen Rundgang durch die Maschinen- und Heizräume gemacht und schlüpfte schnell nach der Messe, um eine Tasse Kaffee zu trinken. Plötzlich — es war so um 4 Uhr herum — arbeiteten die Maschinen besonders stark, das Ruder wurde ratternd gelegt, und das Schiff erzitterte. In der Messe sprangen wir alle auf, um nach der Ursache dieser ungewöhnlichen Vorgänge zu forschen, als auch schon die Alarmglocken rasselten und der Ruf durch alle Räume ertönte: „Klar Schiff zum Gefecht!" Trommel und Hornruf verstärkten diesen Befehl. War das eine Freude! Wieder einmal ins Gefecht, an den Feind! Ich eile in die Maschinenzentrale. Die Leute drängen vorbei durch die engen Türen und Gänge, alle mit frohen Gesichtern und Lachen auf den Lippen. Sie fluten hierhin und dorthin, an einigen Stellen gibt es eine harte Brandung, aber in wenigen Minuten stehen alle auf ihrem Posten, und nur ab und zu klappt noch eine Tür. „Mensch, laß' mich schnell durch, ich habe meine Gasmaske vergessen", bittet jemand, und gemütlich schilt der Schottürposten: „Na, mach' man bloß fix, nachher kann ich dich nicht mehr durchlassen."

In die Maschinenzentrale kommen inzwischen die Meldungen durch Sprachrohr, Fernruf und Zettel. „Elektrische Anlage klar zum Gefecht!" — „Gefechtsschaltung eingelegt!" — „Hauptmaschinen klar!" — „Rudermaschinen klar!" — „Sämtliche fünf Kesselräume klar!" — „Bunker klar!" — „Reparaturgruppen klar!" — „Leckstopfgruppen klar" usw. Obermaat Panknin hatte für sein Dutzend Sprachrohre nicht genug Ohren, um alles auf einmal abzuhören; in der Fernsprechzelle bimmelte es unaufhörlich, die Läufer drängten sich mit ihren Zettelmeldungen zu mir. Alles ging wie am Schnürchen, war es doch wer weiß wie oft geübt worden. Bald konnte ich die Meldung an den Kommandanten geben: „Maschinen klar zum Gefecht!" Die Panzerluken waren geschlossen, und unten im Bergwerk, in der Tiefe unter dem schützenden Panzerdeck, ab-

geschlossen von der Oberwelt war das Maschinenpersonal, jedermann auf seinem Posten. Das wußte ich.

Jetzt kamen auch die Nachrichten von oben zur Belehrung an uns da unten. „4 Kreuzer der Arethusaklasse sind gemeldet." Kurz darauf: „6 große Schiffe der Lyonklasse in Sicht." Also starke Gegner. Wann aber geht das Gefecht los?

Endlich dröhnte die erste Salve. In den Windschächten platzten die Rostfladen ab und rasselten herunter, und die dünnen Eisenwände flatterten wie Hosen im Winde. Ein jüngerer Heizer duckte sich zusammen, er hatte noch kein Gefecht mitgemacht. Wir anderen lächelten. Obermaat Mahrt von der elektrischen Reparaturgruppe sprach ihm ermunternd Mut zu. Aber jetzt: das klang anders, das war ein Treffer. Das hatte bei uns eingeschlagen. Da kam auch schon Meldung aus der elektrischen Maschine: „Steuerbord vordere Schaltstelle ausgefallen." Die Zeichnungen hervor, da konnten wir helfen. Obermaschinist Hecht hat in der vorderen elektrischen Station die Leitung, der wird es machen. Bevor ich noch anrufen konnte, kommt schon Meldung von Hecht, daß die Umstellung des Betriebes vollendet sei, alles, wie es vorher ausgearbeitet war. Die Schaltungen waren richtig ausgeführt. Aber gleichzeitig meldete er auch, daß es in den vorderen elektrischen Maschinenräumen entsetzlich heiß sei. Die Lüftung arbeitete nicht. Die Leute könnten es nicht mehr aushalten. „Dann lassen Sie die Leute zeitweise ablösen, aber aushalten." Das war nicht so leicht getan wie gesagt, das wußte ich wohl. Alle Türen, Luken und Deckel mußten eisern dicht sein, Ablösung war nur in den Gefechtspausen möglich. Aber ich wußte auch, daß das Gefühl, nach einiger Zeit aus der Hölle erlöst zu werden, die Heizer den qualvollen Zustand leichter ertragen ließ. Und es ging. Die braven Heizer der elektrischen Station da vorne unter dem Panzerdeck hielten ihre Anlage weiter in Ordnung.

Wir hatten inzwischen zwar noch ein paar Treffer bekommen, aber es schien doch nicht so arg schlimm zu sein. Da bimmelte der Fernruf: „Ein feindliches Schiff ist explodiert!" Alle Mienen wurden heiter. Ich brauchte nur zu winken, und diese günstige Meldung wurde durch sämtliche Sprachrohre weitergegeben. Kurz darauf bimmelte es wieder: „Die ‚Queen Mary' ist in die Luft geflogen." Das war ja prächtig, alle Mienen strahlten. So konnte es weitergehen. Und es ist auch wirklich so weitergegangen.

Aber jetzt war ein Treffer dicht bei uns eingeschlagen. Kaum hatten wir diese Tatsache erfaßt, als auch schon Ingenieurapplikant Meyer in die Werkstätte stürzte und schrie: „Treffer an Steuerbord. Rauch- und Gasgefahr in Abteilung V." Ich winkte der Arbeitsgruppe, ließ die Gasmasken aufsetzen und drang ein. Die elektrische Beleuchtung war ausgefallen; es war dunkel und der Raum obendrein mit dickem Qualm gefüllt. Meine große Akkumulatorenlampe konnte nicht durchdringen. Gleichzeitig wurde mir

die Meldung nachgerufen: „Steuerbordmaschine Rauch- und Gasgefahr." Ich befahl Obermaat Mahrt, die elektrische Lüftung für die Hauptmaschine anzustellen und Licht zu schaffen. Meyer sollte Abteilung V durch Druckluft aus den Heizräumen von Qualm säubern. Im Dunkeln tappend, gingen beide daran, die Befehle mit ihren Leuten in gewohnter Weise auszuführen. Das Luk zum oberen Deck wurde als Abzug für die Gase geöffnet. Aber Dunkelheit herrschte auch da, und Wasser brauste uns entgegen. Das mußte die Feuerlöschrohrleitung sein, die zerschossen war. Ich sandte einen Melder in den Mittelgang und ließ dort die Leitung absperren. Dann eilte ich zur Maschinenzentrale zurück. War die Steuerbordmaschine noch in Ordnung? War das Panzerdeck durchschlagen? Ich pfiff durch das Sprachrohr in die Maschine: „Ist die Maschine getroffen?" „Nein," ertönte die Antwort, „aber Lüftung muß angestellt werden, wir kommen um im Qualm und können nichts sehen." Ich gab Oberingenieur Herrmann, der unter dem Panzerdeck die Schiffsturbinen beaufsichtigte, die Weisung, mit Hilfe der Gasmasken so lange wie möglich auszuhalten und nur im äußersten Notfalle das Panzerluk zu öffnen und mit seinem Personal hervorzukommen.

Inzwischen hatte Meyer mit Hilfe der Druckluft den Qualm aus Abteilung V gejagt, und nun konnte ich endlich sehen, daß das Panzerdeck gottlob unversehrt, aber das obere Deck von mehreren Granatsplittern durchschlagen war. Ein Toter lag da, und jetzt merkte endlich auch Meyer, daß er am Oberschenkel verwundet war. Die seelische Erregung hatte ihn bisher nichts fühlen lassen. Der Tote wurde still aufgehoben und in der nächsten Abteilung zu den übrigen Toten gelegt. Meyer ließ sich verbinden.

Die Maschine schrie inzwischen immer noch nach frischer Luft, und ich konnte nicht helfen. Der Lüftungsschacht und seine Umgebung waren vollständig zertrümmert, unter den unentwirrbaren, regellosen Blechhaufen qualmte und schwelte es, und die Lüfter drückten statt frischer Luft nur Qualm und Rauch in die Maschinenräume. Also: „Lüftung abstellen!" Die Maschine rief nun aber nach Kühlung. Es mußte schlimm sein da unten, jedoch ich konnte nicht helfen. Sie mußten aushalten, und sie hielten aus. Ich kannte ja Obermaschinist Biedenweg von der Steuerbordturbine. Der sagte einfach: „Habt euch nicht so, es wird gleich besser", und alle vertrauten ihm.

Inzwischen gab es einen Treffer in einen Bunker. Meldung: „Sämtliches elektrische Licht im Bunker Backbord Abteilung IX aus." Obermaat Mahrt mußte wieder mit seiner elektrischen Arbeitsgruppe Licht schaffen. Er eilte an die Sicherungskästen. Ich dringe durch das Zwischendeck und eine Luftschleuse in die gefährdeten Bunker. Die elektrischen Birnen leuchten zwar schon wieder, aber das schwache Licht scheint nur wenig durch den dicken Kohlenstaub,

und auch meine starke Akkumulatorenlampe dringt nur wenig durch die dicke Luft. Ich erkenne nur schwach die Umrisse der allernächsten Heizer, die ruhig und stetig mehr nach dem Gefühl als nach dem Sehen ihre Körbe füllen, sie ohne Hast an die Laufkatzen auf der Schienenbahn hängen, nach den Trichtern der Heizräume schurren und dort auskippen. Korb auf Korb fliegt heran; denn voll muß der Trichter bleiben, sonst bläst die Druckluft aus den Heizräumen die Kohlen zurück, und das ist scheußlich. Während die alten Seewehrheizer — weit über 100 Mann auf 16 Gefechtsbunker verteilt — hier Schaufel um Schaufel in die Körbe füllen, krachen oben dumpf die Geschütze. Jetzt ein Schlag, Oberheizer Wessel, der dicht an der Bordwand steht, taumelt und fällt, seine Mütze fliegt fort. Ich glaubte, es sei etwas Schlimmes geschehen, aber es war nur ein Treffer gegen den Seitenpanzer, ein Abweiser. Wessel steht ruhig auf, holt seine Mütze, knurrt etwas in seinen Bart und schaufelt dann ruhig weiter, als sei nichts vorgefallen. Einige junge Ängstliche glauben, es habe eingeschlagen, und haben vor Schreck die Schaufel fallen lassen. Sie werden aber von den Älteren nach Hamburger Art belehrt. Da geben sie sich einen Ruck und wissen wieder, was zu tun ist. Also hier in diesem Bunker war alles in Ordnung. Kohlen kamen genug nach unten.

Kaum war ich durch die Luftschleuse wieder zurückgekrochen, als gemeldet wurde, daß der zweite Heizraum von einer Granate getroffen sei. Das war ja beinahe so schlimm wie bei einer Gefechtsübung, wo die Störungen auch so schnell kamen, daß man sich kaum besinnen konnte. Ich eilte an die Stelle. Dort war zuerst vor Rauch, Qualm und Kohlenstaub nichts zu sehen; dabei zischte Dampf aus einer zerschossenen Rohrleitung. „Wo kommt der Dampf her?" rief ich. „Ich weiß es auch nicht", rief der Heizraumingenieur, Marineoberingenieur der Reserve Nagel. Wir konnten uns nicht sehen; Rauch, Qualm und heißer Dampf machten das unmöglich. Also zunächst: „Druckluft anstellen!" Die Heizer tasteten sich nach den Luftschächten und öffneten die Klappen an den Gebläsemaschinen der Heizräume; der frische Luftzug fegte die dicken Gase, den Wasserdunst und den Kohlenstaub fort. Bald konnten wir trotz des frisch nachströmenden Dampfes die Ursachen feststellen. Eine Granate hatte die über uns liegende Kasematte getroffen, und zahlreiche Sprengstücke hatten die Bunkerwände durchschlagen, zwei Lüftungsmaschinen getroffen und ein Dampfrohr zerfetzt. Eine Lüftungsmaschine war unbrauchbar geworden, die andere wurde sofort wieder instandgesetzt. Im zugehörigen Bunker jedoch sah es traurig aus. Dort lagen Tote und Verwundete.

Als ich wieder unten angekommen war, fragte ich den immer heiteren und ausdauernden Oberheizer Urban, oder vielmehr ich faßte ihn bei den Schultern und schrie ihm ins Ohr: „Ist alles gut gegangen?" Und er brüllte mir ins Ohr, an das ich noch meine

Hand als Schallfänger legen mußte: „Sonst ja, beim Schießen sind ein paarmal Wasserstandsgläser geplatzt, und dann haben wir Speisewasser trinken müssen. Das ist man bloß ein bißchen warm und ölig." Arme Heizer, sie sahen aber nicht danach aus, als wenn sie deswegen unwillig wären; im Gegenteil, alle waren stolz auf ihre Leistungen, und sie hatten das größte Recht dazu. Das Platzen von Wasserstandsgläsern mit sofort unter lautem Zischen und Brausen ausströmendem heißen Wasser und Dampf ist immer ein gefährliches Ereignis und erfordert schnelles besonnenes Zugreifen und Handeln. Das war also schon alles gut gegangen, die früheren Übungen hatten ihren Zweck erfüllt. Aber nun schnell Trinkwasser holen; wer weiß, wie lange die Pause anhält. Bald rasselten denn auch die Alarmglocken. Der Engländer ließ nicht locker. Ich stürmte schnell nach oben, und das Panzerluk wurde wieder geschlossen.

Die Schlacht tobte weiter, ich stand wieder in der Maschinenzentrale, als gegen 7 Uhr ein mächtiger Ruck durch das Schiff ging und der ganze Schiffskörper sich mächtig schüttelte. Das war genau so wie bei dem Minentreffer vor einem Monat. Was war das nur? Aus der Leckzentrale kam auch schon die Meldung: „Torpedotreffer in Abteilung XIII Steuerbord." In dieser Abteilung war die wichtige vordere elektrische Station mit zwei großen Turbodynamos und mehreren Umformern. Das war ein böser Ausfall, aber in unseren Gefechtsvorbereitungen vorgesehen. Die Zeichnungen wurden sofort aufgeschlagen und die Befehle gegeben. Stabsingenieur Jacks, der Leiter der elektrischen Anlage, hatte jetzt alle Hände voll zu tun, also ihn nicht unnötig stören durch Fragen. Jedes Ding muß seine Zeit haben. Sehr bald meldete er denn auch: „Die hintere elektrische Zentralstation hat die gesamte Stromerzeugung übernommen." Obermaat Ranft hatte die Umschalter auswendig eingelegt, als wenn die Schalttafel ein Klavier gewesen wäre, auf dem man spielt.

Aber schon wurde eine neue Störung aus der Backbordhauptmaschine gemeldet: „Das Turbinengehäuse ist gerissen, die Maschine ist voll Dampf, es ist nichts zu sehen." Ich stand wie auf Kohlen. Was konnte das nur wieder sein! An den Turbinenriß glaubte ich nicht. Den Panzerdeckel zur Maschine öffnen und selbst nachsehen — das war mein erster Gedanke, aber das konnte ich ja nur im Notfalle. War das jetzt schon nötig? War das ein Notfall? Ich horchte durch das Sprachrohr. „Große Dampfgefahr" war das nicht, da wären die da unten auch schon tot. Die Turbinen liefen regelrecht, also mußten die da unten sich selbst helfen. Und sie halfen sich selbst. Zwar konnten sie im milchweißen Dampf nichts sehen, aber sie krochen unter die Turbine und suchten den Riß. Eingeklemmt zwischen den Rohren, halb liegend, halb hängend, vom brühenden Dampf angeblasen, die Augen voll von beißendem Schweißwasser, wie Blinde krochen und schoben und rutschten sie

da unten in dem Rohrgewirr unter dem siedend heißen Turbinengehäuse auf das Geräusch zu, bis sie endlich die Ursache fanden. Das Sicherheitsventil war infolge eines harten Geschoßaufschlages auf den Panzer aufgesprungen, in dieser Stellung stehengeblieben und blies einen starken Dampfstrom aus. Nach einer Viertelstunde schwierigster Arbeit, die von manchem kräftigen Fluch begleitet war, war alles wieder in Ordnung.

Kurz darauf kam eine andere Hiobspost aus der Kommandozentrale. „Rudermaschinen versagen!" Befehl: „Aus Ruderraum steuern!" Es ist ein unangenehmes Gefühl, vor einer Maschine zu stehen, einen Krach zu spüren und zu merken, daß die Maschine stillsteht und nicht mehr läuft. Schnell hatte Obermaat Bieber, dessen Gefechtsstation hier war, die Ursache entdeckt und ebenso schnell den Schaden behoben.

Langsam rückte die Nacht weiter vor, das Krachen der Geschütze und der Einschläge war verstummt. Die Fahrt ging ruhig weiter. Da meldete der Heizraum: „Die Teerölfeuerung ist ausgefallen, die Siebe der Saugleitung sind verstopft. Ja, was nun? Ersatzsiebe waren nicht da, also „Siebe rausschmeißen!" Die Maschinisten waren entsetzt über diesen Befehl und schwuren: „Dann verstopft sich die Leitung, und die Teerölanlage wird überhaupt nicht wieder klar." „Siebe abschrauben!" befahl ich. Es war eine schauerliche Arbeit. Die Heizer deckten die Flurplatten der Heizräume auf, krochen in die Bilge und schraubten die Saugekörbe ab, Dabei mußten die übrigen, denen jetzt der Boden unter den Füßen fehlte, auf den Spanten und Winkeln stehend die Feuer weiter bedienen. Aber nach einer Stunde heißer Mühe war die Arbeit vollendet. Meine Rechnung betrog mich nicht. Die Pechstückchen, die vorher die Löcher der Siebe verstopft hatten, schmolzen in den warmen Leitungen und die Teerölheizung wurde wieder klar, gerade zur rechten Zeit, als der Ruf durch das Schiff tönte: „Alarm; klar zum Gefecht!" Da beschlich mein Herz doch bange Sorge, denn ich kannte den Zustand des Schiffes. Wir hatten nicht mehr allzuviel Kanonen, von den großen Geschützen waren nur noch vier oder fünf bereit, da war es gut, daß wir wenigstens wieder schnelle Beine hatten, denn auf gute Schußweiten hatten wir vier große Panzerschiffe der Malayaklasse vor uns.

Unser Kommandant tat so, als sei er selbst Engländer, ließ die Schiffe laufen, drehte nach Norden ab und befahl: „Qualmen!" Die jetzt einsetzende Teerölheizung gab den dicksten, schönsten Rauch her, qualmte furchtbar und zog einen schwarzen, rußigen Nebel als Tarnkappe über uns. Im Schutze dieser Wolke verschwanden wir schnell. Der nachtblinde Engländer hatte sich täuschen lassen und uns nicht erkannt, sonst wären wir wohl verloren gewesen. Neue Sorgen traten auf. Die Sprengstücke unter Wasser nahe der Bordwand platzender Granaten hatten die Außenwände und auch zum

Teil die sogenannten Wallgangswände durchschlagen, und bald wurde diese, bald jene Bunkerabteilung voll Wasser gemeldet. Da hielt es schwer, Mittel und Wege zu finden, die Kohlen vor die Kessel zu fördern. Immer wieder mußte der Betrieb umgestellt, immer neue und merkwürdigere Umwege mußten gemacht werden. Die in allen Lagen erprobten Heizer versagten auch hier nicht und fanden sich schnell in die jeweilig veränderte Lage; die Kohlen wurden geschafft, und wir konnten weiterfahren.

Für den anbrechenden Morgen erwarteten wir die Engländer zu einer neuen Schlacht; darum mußten jetzt die Feuer gereinigt werden. Ist das unter regelrechten Verhältnissen schon eine schwere Arbeit, so war es jetzt nach der großen Beanspruchung aller Kessel eine ungeheure Aufgabe. Schweigend, keuchend und triefend standen die Heizer vor den offenen Feuertüren und brachen mit den Pokern, großen, mächtigen Eisenstangen, die Schlacken von den Rosten ab. Die Schweißtücher hatten sie um den Hals geschlungen, den einen Zipfel hielten sie zwischen den Zähnen und bissen hart darauf, wenn sie mit zäher Gewalt vorstießen, um die mächtigen Schlackenmassen zu zertrümmern. Immer wieder, unermüdlich, bis es gelungen war, und nun wurde der Poker in den Aschfall geschoben, von dem Gerüst für das Schürgerät die Kratze heruntergeholt, und die glühenden Massen wurden herausgezogen. Der Nebenmann hielt einen Schlauch bereit und bespritzte die sengenden Schlackenbrocken. Ein gelblichweißer Wrasen, teuflisch nach Schwefel stinkend, stieg auf, heiß und atemraubend. Aber zähe wurde mit der letzten Kraft durchgehalten. Und dann hieß es noch, die großen Berge von Schlacken und Asche durch den Ascheauswerfer hinauszubefördern. Auch das wurde geschafft. An den 51 Feuerungen 51 Heizer in stiller, harter Pflichterfüllung — jeder Mann ein Held.

Unter vielen Plackereien ist die Nacht vergangen. Der Morgen bringt eine neue Überraschung, ein allgemeines Überkochen der Kessel. Die elektrischen Maschinen erhalten infolgedessen Wasser statt Dampf und bleiben fast stehen. Die Beleuchtung wird dunkel und erlischt zeitweise ganz. Die großen Lüftungsmaschinen drehen sich nur noch mühsam. Von überall hämmern die Meldungen auf mich herab: „Die Speisepumpe im dritten Kesselraum hat Wasserschlag und ist stehengeblieben." „Die Kessel haben kein Wasser mehr." — Das heißt auf deutsch: Das Wasser ist herausgebrodelt, die Kessel sind leer und in Gefahr auszuglühen und zu explodieren. — Die Maschinen melden: „Die Turbinen können die Umdrehungen nicht halten." Das heißt: Infolge Wasserschlages ist die Gefahr da, daß ganze Reihen von Dampfschaufeln abbrechen. Sämtliche Haare sträuben sich bei mir. Ist doch schon manches Schiff infolge des Überkochens der Kessel flügellahm geworden und auf See liegengeblieben. Und das jetzt? Woher kam das?

Es war Salz in das Speisewasser gekommen. Die ständig vor-

genommenen Wasseruntersuchungen hatten freilich schon gewarnt. Aber bis die diesmal besonders ergiebige Salzwasserquelle in einem Hilfskondensator entdeckt worden war, war doch sehr viel Zeit vergangen, und die Kessel hatten angefangen, lustig zu brodeln. Doch jetzt mußten die Ursachen beseitigt und die Folgen bekämpft werden. Die Kondensatoren wurden umgeschaltet, die Speisepumpen auf äußerste Kraft gestellt und die Kessel abgeschäumt. Ich stand wie auf Kohlen und wartete auf den Erfolg meiner Anordnungen. Allmählich ließen die Unglücksmeldungen nach, das Licht ging nicht mehr so oft aus, alles kam nach und nach in Ordnung, und ein heiterer, ruhiger Wasserspiegel lächelte mir im Wasserstandsglase der Kessel wieder entgegen. Die Maschinenanlage war wieder klar.

Waren bisher nur aufregende Störungen vorgekommen, so gab es jetzt — es war mittlerweile Morgen geworden — eine angenehme Abwechslung. Die Arbeitsgruppe hatte den elektrischen Backofen wieder repariert, und zur allgemeinen Freude gab es Weißbrot und Brötchen. Da erwartete niemand mehr den Engländer zur Tagschlacht, sondern jeder aß heißhungrig die schönen Brötchen und schonte die Butter nicht.

Das treue Schiff fuhr unterdessen langsam und stetig unter mancherlei weiteren Fährnissen seinem Heimathafen zu. Die Maschinenanlage hielt aus.

## Beim Ecksicherungsdienst.

Bei „Klar Schiff zum Gefecht!" eilten die Heizer der Freiwache auf ihre Stationen für den Ecksuchdienst. Der Erste Offizier, Korvettenkapitän von Alvensleben, und Oberingenieur der Reserve Lucke, der Führer der Heizerfreiwache, kletterten in die Kommandozentrale, die Panzerluken wurden geschlossen, und nun saßen sie da unten mit ihren Hilfskräften ziemlich eng zusammen, rund 12 Mann in einem Raum von 25 Kubikmetern. Die große schematische Tafel des auseinandergeklappten Schiffes stand bereit; auf ihm konnte jeder Raum mit einem roten Stöpsel versehen werden, wenn er voll Wasser gelaufen war. Daher der Name: Stöpselbrett.

Die Seeschlacht konnte beginnen. Rrrrums! — krachte unsere erste Salve zur allgemeinen Freude. Aber bald gab es alle Hände voll zu tun und zu rechnen und nachzudenken, daß der Kopf rauchte. Krach! — ganz in der Nähe hatte es eingeschlagen, das merkte man am harten Schlag. Gleichzeitig brauste aus der einen Ecke oben Wasser. Die Feuerlöschleitung mußte abgerissen sein; deshalb wurde die Leitung abgestellt. Aber jetzt schnarrten dieEcktelephone und brachten Meldungen. Durch das Schallrohr rasselte ein kleines Blechtöpfchen mit den Zettelberichten und Skizzen von der Oberwelt. Laut las der Melder vor: „Treffer in Abteilung XIII Steuerbord. Die Deckoffiziermesse ist zerstört und brennt. Die vordere elektrische Schaltstelle ist ausgefallen!". Die Feuerwehrgruppe II erhielt Befehl,

das Feuer zu löschen. Dazu mußte die Feuerlöschleitung wieder angestellt werden. Wenn auch dabei recht viel Wasser in die Höhle der Leckleitung drang, so kam doch noch genug nach oben in die Löschrohre, und das war zunächst das Wichtigste.

Oben im Zwischendeck dringt die Feuerwehr vor. Die Gasmasken werden mehr aufgerissen als aufgesetzt, die Schläuche abgerollt, und die Nummer I stürmt mit dem Spitzenmundstück an den Herd des Feuers. „Feuerlösch II Wasser!" befiehlt der Leiter, und ein dicker Wasserstrahl prasselt in die brennenden Trümmer. Qualm, heiße, sengende Glut schlägt der Nummer I, dem Mundstückführer, entgegen, aber unablässig richtet er seinen Schlauch auf die lodernde Glut, immer nach dem Ausgangspunkt der Flamme spähend. Das Klavier möchte er schonen, aber es ist ja sowieso schon zerbrochen. Wie lange Haare hängen die Saiten daraus hervor, und als er den Strahl darauf richtet, werden sie vom Wasser lustig durchgekämmt. Alles lacht zu diesem komischen Bilde, während oben die Geschütze krachen und hier das Feuer wütet. Bald ist das Feuer gelöscht, und jetzt muß der Pumpenmeister, der stets fröhliche und heitere Maschinist Roth, dafür sorgen, daß das eingedrungene Wasser gelenzt wird.

Kaum ist er mit seinen Anordnungen fertig und hat dem Ersten Offizier Meldung gemacht, als dieser die Nachricht erhält: „Treffer in Umladekammer von Turm Cäsar. Turm Cäsar brennt." Befehl: „Fluten!"

Das war eine schöne Bescherung. Also wie am 24. Januar 1915. Damals waren die sämtlichen Kartuschen des Turmes wie ungeheure Raketen, eine nach der andern sich entzündend, abgebrannt mit mächtigen Feuergarben. Damals hatte der Zweite Pumpenmeister, Obermaat Heidkamp, die Munitionskammern geflutet. Die Luft war zwar mit giftigen Stickgasen erfüllt, die Ventilräder waren glühend gewesen, das Fleisch seiner Hände verbrannte, als er sie anfaßte, aber er hatte den Befehl des Ersten Offiziers ausgeführt und dadurch das Schiff vor der Explosion gerettet.

Jetzt geht ein gewaltiger Stoß durch das Schiff, der ganze Rumpf scheint sich zu heben, und jeder glaubt im ersten Augenblick: Jetzt fliegt „Seydlitz" in die Luft. Aber das feste Schiff fährt ruhig weiter. Ein Torpedotreffer hat ihm zwar ein mächtiges Loch gerissen, das gepanzerte Torpedoschott hat jedoch den ungeheuren Druck abgehalten und ist nur kräftig durchgebeult worden.

Auf der anderen, der Backbordseite ist eine Granate eingeschlagen und hat ebenfalls ein mächtiges Loch gerissen, durch das Wasser in Strömen eindringt. Im Vorschiff sind mehrere Granaten eingeschlagen. Die Leckwehrabteilungen dringen vor, aber die stellenweise siebartig durchlöcherten Wände lassen sich nicht dichten, einzelne Lecks haben Quadratmetergröße, und überall dringt Wasser ein. Die Leckwehr kann nichts retten, sie kann nur feststellen, in welchen Räumen, Hellegats, Lasten und Wallgängen Wasser ist. Dreißig,

vierzig Meldungen laufen in der Leckzentrale ein. Stöpsel auf Stöpsel wird eingesteckt. Ingenieurapplikant Ellrich rechnet fieberhaft zusammen: 2000 t Wasser im Schiff und starke Schräglage nach vorn. Dieses Ergebnis gibt dem Ersten Offizier die Gewißheit, daß das Vorschiff fast ganz voll Wasser gelaufen ist. Nur der vordere Torpedoraum war mit seinem Notausgang leer geblieben, ringsherum war alles voll Wasser. Wie eine Luftblase trug er vorne das Schiff. In den übrigen Räumen des Vorschiffes war nichts mehr zu retten. Da blieb nur übrig, hinter das große Panzerquerschott, ja selbst noch hinter die nächste Abteilung zurückzugehen, um diese vor dem Vollaufen zu bewahren. Oberingenieur Lucke eilte nach oben und übernahm die Anordnungen. Das eine Leck an Backbord war besonders gefährlich. Da mußte mit allen Mitteln versucht werden, ein weiteres Eindringen von Wasser zu verhüten. Die großen Turnermatratzen wurden herangeschleppt und in die Öffnung gestopft. Das war nicht so einfach. Die Ränder des Loches waren nicht glatt. Die Eisenplatten waren meterlang umgebogen, zackig, regellos zerrissen, mit scharfen Kanten und spitzen Ecken. Im Wasser stehend, arbeiteten die Mannschaften schwer. Sie drückten die Matten in das Loch. Bretter wurden zersägt, verpaßt und eingeklemmt. Balken wurden nach Länge geschnitten und dagegen gestützt, Keile dazwischengetrieben. Bei jedem Stück mußte ausprobiert werden, wie es am besten sitzen konnte. Die vor dem Gefecht vorbereiteten Stücke waren für die kleineren Schußlöcher schon längst aufgebraucht, denn man hatte mit so zahlreichen und so großen Löchern nicht gerechnet. Nach stundenlangem Arbeiten war endlich eine Verschalung an dieser Stelle fertig und verhütete das Eindringen weiterer Wassermengen. Zwar leckten diese Dichtungen an allen Ecken und Kanten, aber das Leckwasser wurde schnell von den Pumpen abgesaugt.

Das Gefecht war inzwischen beendigt, die Nacht hereingebrochen. In der Dunkelheit, bei zum Teil mangelnder elektrischer Beleuchtung, wurde die Arbeit des Leckdichtens besonders mühsam und schwierig. Da war es Obermaat Schmidt, der, wie im Gefecht, so auch jetzt, unermüdlich die alle Augenblicke versagende Beleuchtung wieder in Ordnung brachte.

Plötzlich kam die Meldung: „Das Vorschiff brennt." Sonderbar, alles voll Wasser, und doch brennt das Deck, das noch über dem Wasser lag. Hohe Flammen drohten den Standort des Schiffes zu verraten. Auf dem völlig verwüsteten Vorschiff stieß die Löschgruppe vor über das Geröll und die Trümmerhaufen, suchte und löschte in zäher Arbeit die verschiedenen Brandherde.

Trotz der aufopfernden Tätigkeit der Leckwehr — die Heizer waren ja harte Arbeit von je gewöhnt und hatten auch hier schier Übermenschliches geleistet — drang das Wasser allmählich weiter. Räume, die nicht zugängig oder abgeschnitten waren, Wallgänge, Lasten, Hellegats, Rohrgänge, — sie liefen allmählich voll, und das

Schiff senkte sich vorne immer tiefer. Jetzt stieg auch das Wasser beim vorderen Turm höher und höher. Es ging uns an die Gurgel. So muß dem Wattenläufer zumute sein, der von der Flut überrascht wird und nun fühlt, wie das Wasser langsam höher und höher steigt. Wenn das Wasser in den Turm eindringt, laufen die Munitionskammern voll. Die können nicht gelenzt werden. Wird dann noch der Torpedoraum, die einsame Luftblase, zu halten sein? Und es kam der Zeitpunkt, da die Munitionskammern trotz aller Anstrengung voll liefen und das Wasser auch durch den Notausgang wasserfallartig in den Torpedoraum strömte. Dieser Raum mußte unbedingt gerettet werden. Da stieg Ingenieurapplikant Walter hinunter, schwamm im Raum nach den Lenzventilen, deren Ort er von den häufigen Übungen her genau kannte, tauchte und drehte, tauchte wieder und drehte weiter, bis er sie endlich ganz geöffnet hatte. Jetzt konnten die großen Leckpumpen das Wasser herausfaugen, und der Torpedoraum, unsere Schwimmblase, unsere Rettung, konnte leer gehalten werden.

In den vorderen Kasematten drohte das Wasser durch die Pforten zu dringen, und auch hier mußten die Leckwehrgruppen mit Hängematten und Brettern und Keilen und Klötzen die Löcher dichtstopfen.

Die vordere Wand des fünften Heizraumes steht unter Wasserdruck. Manchmal ist es, als böge sie sich durch. An den zahllosen Kabeln, Spachrohren, Schrauben und Nieten dringt Wasser durch. Ein kleiner Strahl neben dem anderen bildet in seiner Gesamtheit einen starken Wasserstrom und droht den Raum zu füllen. Aber das läßt sich Maschinist Wegner nicht gefallen. „Fix die Leckstützen her!" befiehlt er, und schnell werden die vorbereiteten Balken gegen die drohende Ausbeulung gesetzt und nach hinten versteift. Wo noch die Gefahr eines Schottbruches sein könnte — Maschinist Wegner sieht mit Kennerblick die Stelle und baut vor. Sodann sorgt er unermüdlich dafür, daß die Sauger der Lenzpumpen nicht verstopfen. Die Kessel bleiben ruhig weiter im Betrieb, wenn es auch ein bißchen stark regnet im Raum.

In der Leckzentrale leckt es am Schott und an allen Ecken und Enden. Das Wasser steht den Leuten zeitweise bis an die Hüften. Aber mit Hilfe einer schnell gebildeten Kette wird es mit Pützen hinausgefördert und der Raum gehalten. Viele Stunden lang fliegen die Eimer hoch im Bogen; Ablösungen müssen kommen, weil die Leute vor Ermattung zusammensinken. Die Ablösungen werden auch matt und können nicht mehr, und alle heldenmütige Arbeit ist schließlich vergebens. Das Schott bricht, und auch dieser so zähe und lange verteidigte Raum muß aufgegeben werden. Die Leckleitung siedelt weiter nach achtern um.

Trotz aller Anstrengungen sank der Schiffsrumpf allmählich tiefer; auch trat eine bedrohliche Schräglage nach Backbord ein, und

das Wasser drang in die Kasematten. Da mußten auch hier Menschenketten mit Eimern gebildet werden, um das Wasser auszuschöpfen, und lange, lange Zeit schien es, als ob es gar nichts nützen wollte; aber nach vielen bangen Stunden zeigte das große Schiffspendel eine allmähliche Besserung. Und als abends die sehnsüchtig erwarteten Pumpendampfer der Werft längsseit festmachten und ihre großen Saugeschläuche in die Kasematten legten, da richtete sich das Schiff langsam wieder auf. Es war fast ein Wunder, daß die „Seydlitz" noch schwamm, waren doch 5300 t Wasser eingedrungen.

Eine zweite Nacht begann. Dauernd mußten die Leckdichtungen nachgebessert und neu auftretende Wassereinbrüche abgedämmt werden. An Ruhe war nicht zu denken. Überall war Lucke mit den Heizern der Leckwehr, und überall war Schmidt. Stets war er der erste, der rechte „Seydlitz-Mann, — allen voran!".

Allmählich richtete sich das Schiff wieder auf. Die Leckwehr hatte gesiegt. Aber das Schiff war noch nicht in Sicherheit, deshalb mußte unentwegt auch noch eine dritte Nacht durchgehalten werden. In durchnäßten Kleidern, fröstelnd, stumpf von der übergroßen Anstrengung, bei der schweren Arbeit einschlafend und wie im Traume arbeitend, so erfüllte die Leckwehr ihre Pflicht.

Als nach einigen Tagen unmittelbar vor Wilhelmshaven die gefährlichsten Wassermassen aus dem Schiff entfernt waren, konnte die „Seydlitz" in die Schleusen einlaufen. Erst jetzt war es geborgen, und das Maschinenpersonal konnte stolz darauf sein, ein erstklassiges Schiff bis zum rettenden Hafen schwimmfähig erhalten zu haben.

# Im nordischen Eis und Schnee.

## Marineexpedition zur Befreiung Finnlands Februar bis Mai 1918.

Von Vizeadmiral a. D. Hugo Meurer,
damals Führer des nach Finnland entsandten Sonderverbandes.

Die Nacht vom 20. zum 21. Februar 1918 hatte sich mit tiefer Dunkelheit über die Jade gebreitet. Das Vierte Geschwader, dessen Zweiter Admiral ich damals war, lag, wie so oft schon, auf Voßlappreede auf Vorposten. Es war nichts Besonderes los; Unternehmungen waren nicht im Gange, so war auch kein Befehl zum Auslaufen für das Geschwader zu erwarten. Ich hatte mich eben, kurz nach 12 Uhr, zur Koje begeben, als ich in der nächtlichen Stille das Schraubengeräusch eines anlegenden Torpedobootes und das Festmachen der Leinen auf der Schanze hörte. Das konnte nur die Übermittlung eines Befehls bedeuten, da Boote nur in dringendsten Ausnahmefällen auf die völlig abgeblendet in den Flußmündungen liegenden Schiffe geschickt wurden. Wenige Minuten nach Ankunft des Torpedobootes klopfte es an meine Kammertür, und ein Schreiben des Chefs des Stabes der Hochseeflotte, Konteradmirals von Trotha, wurde mir überbracht, das seine Glückwünsche zu meiner Teilnahme an einem Unternehmen gegen die Aalandsinseln und Finnland enthielt. Ich war völlig überrascht; hatte mit dem Osten, außer gelegentlich der Eroberung der Baltischen Inseln, nichts zu tun gehabt und seit Kriegsbeginn immer nur in der Nordsee bei der Hochseeflotte Dienst getan, einzig und allein von dem brennenden Wunsch beseelt, daß die Gelegenheit zu einer zweiten und dann endgültigen Abrechnung mit England für unsere kampffreudigen, erprobten und prachtvollen Schiffe doch noch kommen möge. Mit dem Gedanken, daß dies Unternehmen nicht sofort begänne, wollte ich eben einschlafen, als es wieder klopfte und mir ein mittlerweile mit Schnellboot vom Geschwaderkommando übersandter Befehl zugestellt wurde, des Inhalts, daß ich zum Führer eines Sonderverbandes ernannt sei und mir morgens beim Flottenkommando die weiteren Befehle einholen solle. Der Inhalt beider Schreiben gab mir nun ein ungefähres Bild der Sachlage. Nur der Zeitpunkt blieb unbestimmt. Doch nur kurze Zeit. Denn kaum hatte ich den Befehl des Geschwaderkommandos gründlich überdacht, so wurde mir ein Funkenbefehl des Flottenkommandos übergeben, der mir auferlegte, um 4 Uhr morgens zur Sitzung auf dem Flottenflaggschiff einzutreffen und von dort aus mit dem Zug um 5 Uhr 40 Minuten mor-

gens nach Berlin zum Admiralstab weiter zu fahren. Es war mittlerweile 2 Uhr 15 Minuten morgens geworden. Ich war noch auf Voßlappreede, um 4 Uhr sollte ich in Wilhelmshaven zur Sitzung und um 5 Uhr 40 Minuten auf der Bahn sein. Viel Zeit zu verlieren war da nicht! In aller Eile wurde das Notwendigste für die Reise in den Koffer gepackt, die wichtigsten Anordnungen für die Übergabe meines Dienstes an meinen Vertreter getroffen, und ehe ich es noch selbst recht wußte, saß ich mit meinem Koffer auf einem Torpedoboot und fuhr jadeaufwärts zum Flottenkommando. Der Inhalt dieses einen Koffers ist übrigens während dreier Monate mein ein und alles gewesen, denn ich sollte mein damaliges Flaggschiff, und damit meinen persönlichen Besitz, nicht vor Mai wiedersehen und konnte nach Lage der Verhältnisse vom Osten her keine Verbindung mit ihm bekommen.

An Deck des Flottenflaggschiffes in Wilhelmshaven empfing mich der Admiralstabsoffizier des Flottenkommandos, Kapitänleutnant Kiep, und stellte sich hierbei als mein neuer Erster Admiralstabsoffizier für das Finnlandunternehmen vor. Der daraufhin gewechselte Händedruck leitete ein Vertrauensverhältnis ein, wie es treuer und aufrichtiger so leicht nicht wieder in dienstlichen Verhältnissen zu finden sein dürfte. Von hervorragender Tüchtigkeit und mit klarem, umfassendem Blick begabt, ist mir Kapitänleutnant Kiep während unserer zehnwöchigen Zusammenarbeit nicht nur ein erstklassiger Helfer gewesen, sondern dank seiner persönlichen vorzüglichen Eigenschaften und seines frischen und sympathischen Wesens ein lieber Kamerad geworden, mit dem mich aufrichtige Freundschaft auch jetzt noch verbindet. Seiner rastlosen Arbeit ist der gute Ausgang der Finnlandexpedition an erster Stelle mit zu danken.

In der Frühsitzung beim Flottenstab wurde mir bekanntgegeben, daß Mitte März von der Armee ein Unternehmen zur Befreiung Finnlands vom roten Terror geplant sei, daß die Marine die Truppenteile sicher überführen und landen, als Etappe und Stützpunkt für diese Übersee-Expedition die Aalandsinseln vorher besetzen und einrichten und schließlich die Landoperationen mit allen zu Gebote stehenden Mitteln unterstützen solle. Zur Durchführung der Aufgabe wurden mir die zunächst nötigen schwimmenden Streitkräfte, deren Rückgrat die beiden Linienschiffe „Westfalen" und „Rheinland" bildeten, und das 14. (mecklenburgische) Jägerbataillon unterstellt. Bei den am Nachmittage in Berlin erfolgenden Besprechungen im Admiralstabe wurde die der Marine zufallende Aufgabe noch im weiteren Rahmen erörtert, die Eisverhältnisse und die ungeheuren Minenfelder der nördlichen und östlichen Ostsee an der Hand der neuesten Nachrichten und genauer Karten, ebenso wie die militärische Lage im Osten, eingehend beleuchtet und schließlich auch die politische Seite der ganzen Aufgabe etwas unter die Lupe genommen.

Für mich ergab sich zunächst etwa folgendes Bild: Mit dem

eigentlichen Besitzer Finnlands, mit Rußland, waren wir noch im offenen Krieg, während mit Finnland selbst, das sich unabhängig erklärt hatte, ein latenter Kriegszustand bestand, da kein Frieden geschlossen war. Demungeachtet sollten wir das Land vom Bolschewismus befreien. Hierbei kollidierten die deutschen Interessen, zum mindesten auf den Aalandsinseln, mit denen Schwedens, das sein „Hilfsaktion" benanntes Unternehmen schon in Bewegung gesetzt hatte. Das Auswärtige Amt, vielleicht richtiger gesagt sein Stockholmer Vertreter, begünstigte leider mehr die Politik Schwedens als die Finnlands. Die Oberste Heeresleitung nahm den für Deutschland einzig richtigen Standpunkt ein und unterstützte nachdrücklichst im wahren Interesse des Deutschen Reiches die finnische Politik.

Am 22. schiffte ich mich auf meinem neuen Flaggschiff „Westfalen" in Kiel ein. Der folgende Tag wurde mit Vorbereitungen, Besprechungen, Befehlserteilung verbracht. Am späten Abend traf das 14. Jägerbataillon unter Führung seines Kommandeurs, Majors Freiherrn Schenk zu Schweinsberg, mit der Bahn ein und wurde nachts auf den beiden Linienschiffen „Westfalen" und „Rheinland" eingeschifft. An und für sich sind Linienschiffe schon keine geräumigen Passagierdampfer. Jeder kleinste Platz ist im Interesse erhöhter Kampfkraft auf das sorgfältigste ausgenutzt. Mit Kriegsbeginn hatten außerdem alle unsere großen Schiffe zur etatsmäßigen Besatzung noch 10% Kriegszuschlag bekommen. Jeder freie Raum war daher gründlichst angefüllt. Jetzt kam aber zu der verstärkten Besatzung noch einmal eine Zugabe von genau der Hälfte hinzu, denn 1100 Köpfe waren auf jedem Schiff untergebracht und die Stärke des Bataillons betrug selbst fast genau 1100 Mann, die auf beide Schiffe zu verteilen waren. Von der fortan herrschenden Fülle kann man sich daher wohl leicht ein Bild machen. Die Leute schliefen über-, unter- und durcheinander, aßen in drei und vier Abschnitten, wuschen sich behelfsmäßig, waren aber trotzdem ganz vergnügt und voll froher Erwartung auf das sich ihnen bietende gänzlich Neue. Die Kameradschaft zwischen Marine und Armee wurde ungeachtet der auferlegten Unbequemlichkeiten eine warme und aufrichtige und hat sich gut bewährt.

Am 23. waren alle Vorbereitungen beendet und der Verband, zwei Linienschiffe, eine Sperrbrechergruppe, eine Minensuchhalbflottille und mehrere Hilfsschiffe, marschbereit. Das Auswärtige Amt hatte es aber nicht so eilig und kam mit seinen Verhandlungen mit Schweden nicht zum Abschluß. Erst am 28. Februar konnten wir von Danzig aus den Vormarsch antreten.

Um die zahllosen in der ganzen östlichen Ostsee ausgelegten Minenfelder zu umgehen, mußte als Vormarschweg zunächst das Seegebiet westlich Gotlands gewählt werden. Hier war mit Sicherheit Eis- und Minenfreiheit zu erwarten. Erst nördlich Gotlands, von Gotska-Sandö an, blieb keine andere Wahl, und ich mußte von da

ab in der Enge zwischen den quer über die Ostsee liegenden großen Minenfeldern mit nördlichem Kurs die Aalandsinseln ansteuern.

Der sichere minenfreie Weg durch die schwedischen Schären war mir aus Neutralitätsgründen ausdrücklich untersagt. Mit dem Einsteuern in das Minengebiet wurden die Minensucher mit ausgebrachtem Suchgerät vor den Verband gezogen und in dem abgesuchten Streifen hinterhergefahren. Aber schon am 2. März nachmittags unterbrach das stärker werdende Eis das Minensuchen jäh, die Minensucher mußten an den Schluß genommen werden, und hinter den nun allein die Spitze bildenden Sperrbrechern fahrend, wurde der Verband bis Svenska-Högarne und dort für die Nacht im dichten Treibeis zu Anker gebracht. Am Sonntag, dem 3. März, wurde die Fahrt fortgesetzt. Das Eis wurde schnell stärker. Der Stettiner Eisbrecher „Hindenburg", der stärkste deutsche, kam nicht mehr recht von der Stelle, die Sperrbrecher blieben im Eise stecken, und die Minensucher waren schon längst wieder statt an der Spitze am Schluß der Linie, um mühsam in der gebrochenen Rinne sich vorwärts zu arbeiten. Sollte der Verband überhaupt noch vorwärts kommen, so mußte ich mich entschließen, ohne jegliche Rücksicht auf die Minengefahr mit den schweren Linienschiffen die Spitze zu nehmen und das Eis zu brechen. Aber auch diese 20000t schweren Schiffe mit einer Maschinenleistung von 28000 P.S. kamen kaum vorwärts. Schwer erzitternd warfen sie sich gegen den Eiswall, standen nach kurzem Anlauf machtlos auf der Stelle oder drehten willkürlich, ohne dem Ruder zu gehorchen, nach irgendeiner schwächeren Stelle ab. Mit Vorwärts- und Rückwärtsgang wurde der Kampf beharrlich fortgesetzt. Als mir aber die kleineren Fahrzeuge auch in der gebrochenen Rinne hilflos liegen blieben, mußte ich mich entschließen, sie bis zur Eisgrenze zurückzubringen und dann nur mit den notwendigsten größten und stärksten Schiffen den Marsch fortzusetzen. Im dichten Eis wurde mühsam kehrtgemacht, alle festgefahrenen Fahrzeuge losgebrochen und dann wieder das eisfreie Gebiet bei Gotland angesteuert.

Während des Rückmarsches wurde mit Funkspruch der Transportdampfer „Gießen", auf dem sich der dreimonatige Proviant für die Jäger und ihre ganze Bagage befand, und ein starker Kohlendampfer herangerufen und nach Vereinigung mit ihnen und Entlassung aller schwachen Fahrzeuge am Nachmittag des 4. März erneut der Vormarsch angetreten. Gegen Abend kam dichter Nebel auf; in der Nacht stießen wir auf leichtes Eis und fuhren in ihm zwischen den Minenfeldern bis in die Gegend von Svenska-Högarne, wo ich des Nebels wegen zum Ankern gezwungen wurde. Als es gegen 6 Uhr morgens aufklarte, wurde sofort der Marsch fortgesetzt, der wie am 3. März fortab durch dichtes Eis führte.

Ich war wiederum gezwungen, ohne Rücksicht auf die Minengefährdung die Linienschiffe die Spitze bilden zu lassen, um über-

haupt vorwärts zu kommen. Wiederum erneute sich der Kampf gegen die Eisgewalten. Bis in die innersten Tiefen erzitterten und erschütterten die schweren Schiffe, mühsam pflügten sie sich ihren Weg, aber sie blieben Sieger, und als die strahlende Sonne die letzte Nebelschwade verjagt hatte, gestaltete sich diese Fahrt durch die unbegrenzte Eiswüste zu einer eigenartig reizvollen. Ich erinnere mich noch genau des tiefen Eindrucks, den mir vor langen Jahrzehnten als ganz jungem Kadetten der erste Anblick der unbegrenzten freien See gemacht hatte. Aber da war alles Leben und Bewegung. Hier lag die unendliche See in unbeweglicher Todesstarre gefangen. So weit das Auge reichte, von Horizont zu Horizont, nichts als eine ununterbrochene, ebene, glänzende weiße Fläche. Und doch war auch auf dieser todähnlichen Unendlichkeit Leben, und zwar wärmstes, blühendstes Leben, denn nachdem wir schon einzelne auf dem Eise lagernde Seehunde passiert hatten, überraschten wir auf kaum 20 m eine Seehundsmama in ihrem Kindbette, die eben einem jungen munteren Seehündchen das Leben geschenkt hatte. Mühsam zog sie sich vor dem dräuenden Schiffsbug hinter die nächste Eisscholle zurück, um sofort nach Passieren der drohendsten Gefahr wieder nach ihrem Sprößling zu sehen, der aber auch vorgezogen hatte, in kurzen Sätzen sich etwas aus dem Wege zu begeben.

Gegen Mittag wurde freies Wasser angetroffen, die Sperrbrecher vorgesetzt, und kurz darauf stand der Verband vor den Randschären der Aalandssee.

Hier kam es mir erst voll zum Bewußtsein, welche Gunst mir das Wetter mit dem hellen Sonnenschein und der weiten Sichtigkeit erwiesen hatte. Ohne sie wäre die Einfahrt in die Aalandssee ausgeschlossen gewesen. Die einzige nach unseren Nachrichten vorhandene minenfreie Durchfahrt wurde durch eine etwa 2 m hohe und vielleicht 28 bis 30 qm große Felsenklippe bezeichnet, die nur allergenaueste Ortskenntnis ausfindig machen konnte. Es ist das hoch anzurechnende Verdienst des Steuermanns der Reserve Laudon, daß er den Verband durch diese ihm allein näher bekannte Durchfahrt lotste. Laudon hatte im Frieden einen nach Finnland fahrenden Dampfer geführt, kannte also die Schärengewässer gut und hatte während des Krieges auf U-Boot-Fahrten diese unauffällige Passage kennengelernt. Sie erwies sich auch für große Schiffe befahrbar, und heil konnte der Verband am Nachmittag seinem Ziel, der Insel Eckerö, zusteuern.

Da des Eises wegen keine Minensucher zur Stelle waren, stellten auch hier wieder die einzige Sicherheit gegen Minen die vorausfahrenden, aber erheblich flacher als die Linienschiffe gehenden Sperrbrecher dar. Selbstverständlich waren alle Nachrichten über russische Minen sorgfältig in die Karten eingetragen, sie gewährten aber doch nur einen oft recht unsicheren Anhalt. Ich lief zunächst die Südwestecke der Insel Eckerö an und brachte dort die Schiffe zu An-

ker. Mit diesem Kurse hatte ich, wie sich sehr bald herausstellte, glücklicherweise gerade die Lücke zwischen den russischen Minensperren getroffen. Ohne Verluste hatten wir somit diesmal unser Ziel erreicht.

Nördlich von uns sahen wir vor dem Orte Eckerö schwedische Kriegsschiffe liegen. Auf dem Eisbrecher „Hindenburg" entsandte ich meinen Ersten und Dritten Admiralstabsoffizier, Kapitänleutnant Kiep und Kapitänleutnant Ihßen, auf das schwedische Flaggschiff, um mit dem schwedischen Führer in Verbindung zu treten und eine Besprechung für den nächsten Morgen vorzuschlagen. Mittlerweile kamen aaländische Lotsen über das Eis an Bord. Sie versicherten die Minenfreiheit des weiteren Weges, wohingegen sie es als Glückszufall bezeichneten, daß wir auf dem bisherigen keine Bekanntschaft mit russischen Minen gemacht hatten, und lotsten uns auf die einigermaßen geschützte Reede des Dorfes Eckerö, von wo aus die einzige brauchbare Landstraße nach dem Osten führte. Sie war für den Vormarsch der Jäger von größter Bedeutung. Während die Schiffe in voller Fahrt waren, stiegen meine beiden Admiralstabsoffiziere vom Eis aus wieder an Bord. Die Seefahrt zeitigt manchmal auch absonderliche Erscheinungen! Gegen ½7 Uhr abends lagen alle Schiffe im dicken Eise so nah wie möglich an Land fest.

Am nächsten Morgen fuhr ich mit dem Auto — ein wohl noch nie dagewesenes Vorkommnis — von meinem Flaggschiff aus zum Flaggschiff des schwedischen Geschwaderchefs, Vizeadmirals Graf Ehrensvärd, und legte dort am Fallrepp mit meinem Kraftwagen an. Die Verhandlungen mit den Schweden verliefen in gutem Einvernehmen. Ihre Regierung und unsere Gesandtschaft hatten ihnen zwar recht mangelhafte und schiefe Informationen gegeben, aber offene Aussprache beseitigte die Schwierigkeiten. Auf Grund einer von mir vorgeschlagenen Gebiets- und Interessenteilung sind wir mit den Schweden in den kommenden Wochen in harmonischem Verhältnisse geblieben.

Am 7. März mit Morgengrauen trat das Jägerbataillon zur Besetzung und Säuberung der Aalandsinseln an. Schon am Abend waren einige hundert Bolschewisten kampflos gefangen und vor allem zwei russische Dampfer mit Proviant und Munition in unseren Besitz gebracht.

Von allen Seiten trafen aus der Bevölkerung der Aalandsinseln tagtäglich bei mir die vielseitigsten Abordnungen ein. Zum Teil statteten sie ihren Dank für die Befreiung der Inseln von der zügellosen Bolschewistenherrschaft ab, zum großen Teil stellten sie sich aber zur Mitwirkung zur Verfügung und wurden bei den Jägern militärisch ausgebildet. Aus diesen Freiwilligen wurde unter Leitung des deutschen Hauptmanns der Reserve Schweinfurth und des finnischen Leutnants Wahlroos das Schärenfreikorps gebildet, das späterhin wesentlich zur Befriedung dieses Teiles Finnlands beigetragen hat.

Einen großen Verlust hatten wir leider durch Untergang unseres Eisbrechers „Hindenburg" zu verzeichnen, der bei der Rückkehr von einer Südfahrt auf dem von uns befahrenen Wege auf eine Mine gestoßen war. Der größte Teil der Besatzung konnte sich glücklicherweise auf das Eis retten; nur der Tod von drei Mann war zu beklagen. Dieser Verlust wäre unersetzlich gewesen, wäre nicht am gleichen Tage der von uns requirierte und sehnlichst erwartete mächtige finnische Eisbrecher „Sampo", aus dem Bottnischen Meerbusen kommend, zu uns gestoßen. Er brachte die finnischen Obersten Theßleff als Verbindungsoffizier Mannerheims bei den deutschen Truppen und von Bonsdorff als neuen Gouverneur der Aalandsinseln mit.

Mit dem prächtigen Führer des „Sampo", dem erfahrenen finnischen Kapitän Rosquist, der schon über 25 Jahre die winterlichen Fahrten in diesen Eisregionen ausführte und der wohl der gründlichste Kenner der ganzen nördlichen Eisverhältnisse war, wurden diese auf erfolgreiche Durchführung der Befreiungsexpedition genau durchgesprochen. Denn eins war mir nach meinen eigenen Erfahrungen schon klar geworden: eine kriegsstarke Division mit Proviant, Munition und aller Bagage durch das Eis nach einem nördlich der Aalandsinseln gelegenen Hafen zu bringen und dort zu landen, war völlig ausgeschlossen. Die zum Transport der Truppen nötigen geräumigen, aber schwerfälligen und unhandlichen Transportdampfer wären rettungslos im Eise stecken geblieben, die Truppen für Wochen hilflos in Gefangenschaft der Naturgewalten geraten. Man konnte wohl eine Kompagnie ohne Bagage mit dem einzigen dazu fähigen Eisbrecher „Sampo" nach Raumo oder Mentyluoto schaffen, eine Transportflotte hätte dieses Ziel nie erreicht. Kapitän Rosquist teilte meine Auffassung in allen Punkten und warnte dringend vor Abenteuern.

Der bisher festgelegte Operationsplan bedurfte daher einer völligen Umarbeitung. Hierbei fand ich eine hervorragende Unterstützung in meinem Zweiten Admiralstabsoffizier, Kapitänleutnant Bastian. Er war den ganzen Krieg über im Osten tätig gewesen und beherrschte die geographischen und meteorologischen Verhältnisse der östlichen Ostsee und die Minenkriegführung in mustergültiger Weise. Unter genauer Berücksichtigung aller einschlägiger Verhältnisse erkannten wir als einzig möglichen Landungsplatz den Hafen von Hangö an der Südwestküste Finnlands. Er galt als nahezu eisfrei und hatte eine brauchbare Mole mit Schuppen und Unterkunftsräumen für die vorläufige Unterbringung der Transportgüter. Allerdings lag er hinter dreifachen russischen Minensperren und war befestigt, aber dieser Hindernisse hoffte ich Herr zu werden. Eine Verzögerung durch das unbedingt erforderliche Minensuchen mußte in den Kauf genommen werden.

Nach klarer Erkenntnis dieser Sachlage durfte keine Zeit verloren werden. Von Eckerö aus konnte die Umgestaltung der Pläne

wohl funkentelegraphisch eingeleitet, aber nicht bis in die Einzelheiten durchgeführt werden. Hierzu mußte ich das Einverständnis der Armee herbeiführen und den Admiralstab zur Bereitstellung weiterer Minensuchformationen bewegen. Ich übergab daher das Kommando an Ort und Stelle an den Kommandanten der „Rheinland" und fuhr mit meinem Flaggschiff „Westfalen" am 10. März morgens nach Danzig, um mit dem Führer der Minensuchformation, Fregattenkapitän von Rosenberg, dem Führer der Transportflotte, Kapitän zur See Irmer, und vor allem dem Kommandeur des in Danzig sich sammelnden Expeditionskorps, Generalmajor Graf von der Goltz, Rücksprache zu nehmen. Am 11. März konnten die Besprechungen in Danzig stattfinden.

Generalmajor Graf von der Goltz war zwar sehr traurig über die zu erwartende Verzögerung des Beginns der Befreiungsoperationen, fand sich unter dem Druck der Verhältnisse aber in das Unvermeidliche. Tatsächlich hat die Verzögerung und die Umänderung des ganzen Operationsplanes, trotz der Finnlands wegen gebotenen Eile, auch keine Nachteile gebracht, da die Armee unter ihrem hervorragenden Führer das Befreiungswerk in glänzendstem Stile durchgeführt hat.

Nun galt es nur noch, den Admiralstab auf meine Seite zu bringen und ihn zur Hergabe der erforderlichen umfangreicheren Operationsmittel zu bewegen. Das geschah in Besprechungen vom 12. bis 14. März in Berlin, an denen teilweise auch der Chef des Stabes der Hochseeflotte, Konteradmiral von Trotha, teilnahm. Volle Übereinstimmung wurde erzielt, und als in einem Kronrate die Unterstützung Finnlands endgültig beschlossen worden war, konnte ich auf der neuen Grundlage die weiteren Operationen aufbauen.

Am 15. März vormittags wurden in Danzig alle erforderlichen Besprechungen erledigt und die nötigen Anordnungen getroffen. Am Nachmittage fuhr ich mit meinem Ersten Admiralstabsoffizier, Kapitänleutnant Kiep, und dem mir zugeteilten Generalstabsoffizier Hauptmann Carp beschleunigt mit einem Torpedoboot bis zur Eisgrenze, von da mit dem Eisbrecher „Sampo" nach Eckerö. Gleichzeitig mit der Landung der Ostseedivision in Hangö sollte das 14. Jägerbataillon von Abo aus, der den Aalandsinseln gegenüberliegenden alten finnischen Hauptstadt, als Flankenschutz angesetzt werden. Hierfür waren eingehende Vorbereitungen an Ort und Stelle zu treffen. Außerdem wollte ich eine angemeldete Abordnung des „Volkskommissariats der revolutionären Partei" in Eckerö selbst sprechen. Die Abgeordneten waren jedoch aus Angst für ihre persönliche, ihnen von uns gewährleistete Sicherheit schon vor meiner Ankunft wieder verschwunden, hatten nur kurz mit meinem Vertreter verhandelt, unter welchen Bedingungen sie den Bürgerkrieg beenden wollten. Ein Ergebnis war nicht erzielt worden. Die Vorbereitungen für den Vormarsch der Jäger über das Eis nach dem

Festlande mit den damit verbundenen, dringend erforderlichen persönlichen Besichtigungen an Ort und Stelle führten mich mit meinem Stabe und dem Bataillonskommandeur in zweitägiger Auto- und Schlittenfahrt über Eckerö, Aaland, Lemland und den Föglöfjord nach Degerby; von da wieder in der Längsrichtung des ganzen Fjordes nach Wardö, über den Bomarsund, vorbei an den Trümmern der Festung gleichen Namens, die im Juli 1854 während des Krimkrieges von der vereinigten englisch-französischen Flotte zusammengeschossen worden ist, über den Lumparfjord nach der Insel Aaland und wieder zurück nach Eckerö. Unvergeßlich wird wohl jedem Teilnehmer die Fahrt über den Föglöfjord sein, die wir frühmorgens bei ungewöhnlich dichtem Nebel antraten. Kaum das Pferd vor dem Schlitten war zu sehen. In tödlicher Stille fuhren wir dahin. Nur ab und zu schlugen die Hufe der Ponys auf das klingende Eis des Fjordes, uns wieder zum Bewußtsein bringend, daß wir eine Meerfahrt ausführten. Gegen 10 Uhr vormittags brach die Sonne durch die Nebelwand und beleuchtete strahlend die blütenweiße Fläche, von der sich die im Rauhreif erglänzenden, waldigen kleinen Felseninseln gleich freigebig darüber hingestreuten funkelnden Juwelen abhoben.

In Wardö wurde mir das junge Schärenfreikorps vorgeführt, dessen begeisterte Stimmung und frische Haltung jedes alte Soldatenherz höher schlagen ließ. Zum Schluß erfreuten mich die Freiwilligen mit dem deutschen Gesang der „Wacht am Rhein", wobei das ganze Bataillon stillstand und die Offiziere Ehrenbezeugungen erwiesen. Am 19. März morgens fuhr ich mit meinem Stabe zur weiteren Vorbereitung der Hangöexpedition nach Danzig zurück. Ich hatte mich dazu auf dem Sperrbrecher „Franken" eingeschifft, um mit ihm durch das Eis bis zum freien Wasser zu fahren, und wollte dort, der größeren Geschwindigkeit halber, wieder auf ein Torpedoboot umsteigen. Nach eineinhalbstündiger Fahrt erfolgte auf „Franken" eine schwere Minendetonation, die uns unsanft emporschreckte. Eine russische Mine hatte vorn am Kiel das Schiff getroffen und die anliegenden Abteilungen unter Wasser gesetzt. Menschenverluste waren nicht zu beklagen. Da in Eckerö keine Hilfe geboten werden konnte, das Schiff zwar erheblich tiefer tauchte, aber keiner unmittelbaren Gefahr ausgesetzt schien und ich keine Zeit zu verlieren hatte, so setzte ich die Rückfahrt auf dem havarierten Schiff mit geringerer Geschwindigkeit fort. Planmäßig stieg ich in freier See auf das Torpedoboot über und ließ die „Franken" von herbeigerufenen Hilfsfahrzeugen nach Danzig bringen, wo sie auch glücklich eintraf.

Mit äußerster Beschleunigung wurde nunmehr an der Herstellung des minenfreien Weges nach Hangö gearbeitet. Wind, Wetter und Eis waren uns meist wenig günstig, trotzdem gelang es der rastlosen Tätigkeit aller beteiligten Stellen, in erster Linie der Minensucher, die ihre ganze Kraft zur Erfüllung der gestellten Aufgabe hergaben, bis zum 31. März einen sicheren und gut bezeichneten Weg

längs der West- und Nordküste der uns wohlbekannten baltischen Inseln Ösel und Dagö herzustellen und alle russischen Sperren, zwar in schmaler, aber ausreichender Breite zu durchbrechen. Der Führer der Minensucher und diese selbst konnten auf diese hervorragende Leistung gleich stolz sein. Zwei Minensuchfahrzeuge mit 15 Mann ihrer Besatzung waren ihrem Dienst zum Opfer gefallen.

Wo immer ich mit Minensuchern zu tun hatte, und das ist während des viereinvierteljährigen Krieges fast ununterbrochen der Fall gewesen, habe ich stets die gleichmäßige, unentwegte Pflichttreue dieser Sondertruppe bei Durchführung ihres gefahrvollen, unbedingt notwendigen, aber kaum nach außen in Erscheinung tretenden Dienstes bewundert. Bei jedem Wind und Wetter, bekämpft von Mine, U-Boot und feindlichem Feuer, haben sie jederzeit ihre Aufgabe voll erfüllt und uns die Ausfalltore in der Nordsee und die Verkehrswege in der Ostsee offen gehalten. Viele dieser Braven ruhen auf dem Grunde des Meeres; nie ist groß Aufhebens von ihrem stillen Heldentode gemacht worden. Ehre sei ihrem Andenken!

Am 30. März konnte der Befehl zur Einschiffung des Expeditionskorps gegeben werden. Am 31. März sammelte die Transportflotte auf Neufahrwasserreede, und Ostermontag, den 1. April, trat der gesamte Verband in Stärke von zwei Linienschiffen, drei Kreuzern und Hilfskreuzern, drei Sperrbrechern, elf großen Transportdampfern, vier Kohlendampfern, etwa zwanzig Torpedobooten und Hilfsfahrzeugen den Vormarsch an. Durch die in Danzig eingetroffenen Verstärkungen an Kriegsschiffen, darunter vor allem ein weiteres Linienschiff „Posen" mit dem Zweiten Admiral des ersten Geschwaders, Konteradmiral Hartog, an Bord, war es möglich, die ganze Flotte in drei von Kreuzern geführte Gruppen einzuteilen, während die Linienschiffe zu ihrem Schutze volle Bewegungsfreiheit hatten. Im Laufe des März war zwar mit Großrußland Frieden geschlossen worden, die russische Flotte hatte sich aber unter roter Flagge nach Helsingfors gerettet. Vor Überraschungen konnte man daher nicht sicher sein.

Am 2. April liefen wir in die abgesuchte, durch Feuerschiffe und Bojen bezeichnete Fahrstraße westlich Ösel ein. Um die navigatorisch so wichtige und für die Überfahrt der zusammengewürfelten Fahrzeuge ganz unerläßliche Bezeichnung des Weges hatte sich ganz besonders S. M. S. „Nautilus" unter seinem Kommandanten, Fregattenkapitän Pfeiffer, verdient gemacht. In der Nacht wurden die gefährlichsten russischen Sperren passiert, dank der sorgfältigen Sucharbeit der Minensucher, der guten Bezeichnung der Sperrlücken und der musterhaften Aufmerksamkeit an Bord aller Schiffe trotz unsichtigen Wetters, Windes und Eises ohne Beschädigung.

Am 3. April, 4 Uhr morgens, stand S. M. S. „Westfalen" gefechtsklar vor der Einfahrt von Hangö bei der stark befestigten Insel Russarö. Starkes Scholleneis verhinderte das Minensuchen, diesige

Luft erschwerte die Übersicht. Mittels eines Hilfsdampfers wurde mein russisch sprechender Flaggleutnant Rieckhoff als Parlamentär nach der Insel gebracht; unsere Flugzeuge klärten gleichzeitig über Hangö und Umgebung auf. Die geringe russische Besatzung des Inselforts leistete keinen Widerstand; die Werke wurden sofort besetzt. Bei anbrechender Morgendämmerung setzten sich die Schiffe wieder in Fahrt, und ich glaubte schon aller Schwierigkeiten Herr geworden zu sein, als die vorfühlenden Sperrbrecher plötzlich Minenalarm machten und dadurch den ganzen Verband zum Stehen brachten. Das konnte eine böse Verzögerung geben, wenn hier im Eise russische Sperren lagen! Glücklicherweise handelte es sich aber nur um losgerissene und im Eise eingefrorene einzelne Minen, die durch den Wind gerade vor die Einfahrt getrieben waren. Sie wurden unschädlich gemacht; die Sperrbrecher suchten Reede und Hafen weiter ab, und nach kurzer Unterbrechung konnte die Erlaubnis zum Einlaufen aller Fahrzeuge gegeben werden.

War bis dahin außer einer auf dem Rathause gesetzten riesigen roten Flagge nicht viel von der Bolschewickenherrschaft zu merken gewesen, so sollten wir jetzt jäh an ihr Vorhandensein erinnert werden. Eine laute Detonation ließ alle Blicke sich dem Hafen zuwenden, wo eine mächtige schwarze Rauchwolke hoch in die Luft stieg. Vier weitere Detonationen folgten. Ich fürchtete schon, der Hafen wäre durch Versenken von Schiffen unbrauchbar gemacht worden. Dem war aber nicht so. Nur vier Unterseeboote mit ihrem Mutterschiff waren in der innersten Hafenecke gesprengt worden, verhinderten aber trotz des entsetzlichen Qualms des brennenden Öls nicht, daß drei große Transportdampfer gleichzeitig an der Mole zum Ausladen festmachen konnten. Unmittelbar nach der Detonation sah man einen Zug eilig den Bahnhof Hangö verlassen. Mit ihm entschlüpfte die Mehrzahl der roten Gardisten unserem Zugriff, bevor es möglich gewesen war, Truppen an Land zu werfen. Bei der Besetzung der Stadt hat es infolgedessen nachher auch nur einen kurzen, verlustlosen Kampf um die Post gegeben.

Trotz des dicken Scholleneises herrschte bald überall die regste Landungstätigkeit. Da Leichterfahrzeuge und Boote sich nicht durch das Eis durcharbeiten konnten, wurden die Torpedoboote und Minensuchboote in den Dienst der guten Sache gestellt und bewährten sich als Beförderungsmittel für Truppen, Pferde und Material in jeder Weise. Die Vernunft und Geduld der Pferde habe ich dabei allerdings manchmal bewundert. Am 5. April abends war alles, was die Ostseedivision zu ihrem ersten Vormarsch benötigte, an Land geschafft; in Anbetracht der äußerst schwierigen Verhältnisse eine glänzende Leistung. An Land wurden unsere Leute mit Jubel begrüßt, mit Blumen reich geschmückt und mit aufgesparten guten Sachen gestärkt und bewirtet. Es herrschte eine ehrliche große Freude und Begeisterung.

Etwa gleichzeitig mit der Überführung der Ostseedivision nach Hangö hatte das Jägerbataillon den Vormarsch auf Abo angetreten. Wider Erwarten hatte es auf den östlichen Schäreninseln starken roten Widerstand gefunden und war auf den Inseln Korpu und Nagu in heftige und verlustreiche Kämpfe verwickelt worden. Die Lage war nicht unbedenklich, da durch finnische Melder weitere Ansammlungen roter Garden bei Abo und kurz darauf mit Funkspruch von den Jägern das Eingreifen des russischen Kanonenbootes „Bobr" und zweier Hilfsschiffe mit Geschützfeuer gemeldet wurde. Ich entsandte den Kreuzer „Kolberg" mit zwei Begleitdampfern und einem Eisbrecher nach den Schärengewässern, um die Jäger zu entlasten und sie zu Schiff auf das Festland überzusetzen.

Kapitän z. S. Frank, der Kommandant der „Kolberg", hat seine Aufgabe vorzüglich gelöst. Er bekämpfte mit der Schiffsartillerie die Bolschewisten, nahm ihnen die beiden Hilfsschiffe „Murtaja" und „Drägsfjord" ab, besetzte sie durch das mitgegebene Landungskorps der „Westfalen" unter Führung des Kapitänleutnants Brunswig und begann die auf den Inseln verteilten Jägerkompagnien zu sammeln. Mit Hilfe des „Nautilus" und des Hilfskreuzers „Möwe" wurden sie nachher, entgegen der ersten Anordnung, nicht auf Abo, sondern in Eckenäs gelandet, da alle eingehenden Nachrichten die Lage um Abo als zu drohend für ein einzelnes Bataillon erscheinen ließen. Abo wurde erst später befreit. Das dorthin geflohene Kanonenboot „Bobr" ist leider dadurch seiner Vernichtung entgangen.

Kaum hatte sich die Nachricht von der Besetzung Hangös im Lande verbreitet, so fühlten sich die noch in Helsingfors befindlichen russischen Marinebehörden veranlaßt, mit uns in Verbindung zu treten. Schon am 4. April nachmittags erschien eine Kommission der baltischen Flotte, um über die Auslegung des Friedensvertrages bezüglich Behandlung der russischen Kriegsschiffe und Küstenbefestigungen zu verhandeln. Wir hatten ja mit dem offiziellen Rußland wieder Frieden! Die Unterhändler, bis auf zwei „Kommissare" alles bisherige Seeoffiziere, nach ihren Ausweisen nunmehr „Seeleute der Kriegsflotte" betitelt, litten schwer unter dem Zusammenbruch ihres Vaterlandes. Sie bemühten sich sichtlich, ein gutes Verhältnis mit uns herzustellen, ließen aber keinen Zweifel, daß die Stimmung ihrer Mannschaften Zufälligkeiten ohne weiteres ausgesetzt sei. Wie sinnlos blutdürstig und barbarisch die russischen Marine- und Landtruppen gerade in Helsingfors gewütet haben, ist erst späterhin voll zu meiner Kenntnis gekommen.

Mein Erster Admiralstabsoffizier, Kapitänleutnant Kiep, leitete die Verhandlungen in vorbildlicher Weise. Er bewies hierbei bei klarer Erkenntnis des Zieles so viel Takt und diplomatisches Geschick, wie es in zünftigen Kreisen kaum anzutreffen ist. Auf Grund des geschlossenen Abkommens, das von den Russen ehrlich ein-

gehalten worden ist, konnten wir späterhin die Seebefestigungen Helsingfors' kampflos passieren, da alle Geschütze an Land und an Bord desarmiert und die Besatzungen bis auf kleine Wachkommandos zurückgezogen waren.

Mit dem Ausmarsch der Ostseedivision war auch mein Bleiben in Hangö nicht mehr erforderlich. Die Kommando- und Nachschubverhältnisse waren geregelt, das 14. Jägerbataillon für die weiteren einheitlichen Operationen auf dem Festlande der Ostseedivision unterstellt worden. Den Kriegsschiffen fiel als nächste Aufgabe die Befreiung der Hauptstadt Helsingfors in geschlossenem Vorgehen mit der Armee zu. Da der Weg von Hangö unter der finnischen Küste nach Helsingfors durch Minen und Eis gesperrt war, lief ich mit „Westfalen" am 9. April nach Reval aus, wohin die Minensucher trotz starker Behinderung durch Scholleneis einen Weg frei gemacht hatten. Von Reval aus war ich zum sofortigen Vorgehen gegen Helsingfors bereit, hierhin konnte ich auch die nötigen Streitkräfte sammeln. Mit der Ostseedivision standen wir funkentelegraphisch in Verbindung. Trotz mancher Unebenheiten hat diese Verbindung ihren Zweck erfüllt.

Am 11. April vormittags traf von der Division die Mitteilung ein, daß sie voraussichtlich am gleichen Tage abends oder am 12. vormittags in Helsingfors einmarschieren könne. Ich entschloß mich zu sofortigem Vorgehen mit allen bereiten Schiffen. Gleichzeitig erhielt ich aber die Trauerbotschaft, daß die „Rheinland" auf dem Anmarsche von den Aalandsinseln bei dichtem Nebel in den von Untiefen starrenden Schärengewässern auf ein Felsenriff aufgelaufen sei. Sie fiel daher für weitere Operationen aus und konnte erst nach mühsamen Bergungsarbeiten nach Kiel gebracht werden.

So trat ich denn nachmittags 2 Uhr den Vormarsch mit „Westfalen", „Posen", „Beowulf", der 4. Minensuchhalbflottille, der 3. Sperrbrechergruppe, Hilfsdampfer „Grüßgott" und Eisbrecher „Sampo" an. Über das Ausliegen von Minen im Fahrwasser hatte ich widersprechende Nachrichten erhalten. Der russische Befehlshaber, Admiral Selenoy, hatte auf Anfrage geantwortet, daß den Hangö-Verhandlungen entsprechend keine Minen im Fahrwasser auslägen, daß solche aber wohl durch Treibeis hineinversetzt werden könnten. Agentennachrichten sagten mit Bestimmtheit, daß die in Helsingfors anwesende englische Marineabteilung die dort befindlichen englischen Unterseeboote im Fahrwasser gesprengt und gleichzeitig Minen gelegt habe. So konnte ich in den Helsingforser Hafen zweifellos nur bei Tageshelle eindringen und mußte mich damit begnügen, vor Dunkelheit bis nach Grahara, der die Einfahrt beherrschenden befestigten Felseninsel, vorzustoßen. Im morschen Treibeis gelangten wir ohne Behinderung mit einbrechender Dunkelheit an unser Ziel. Auf dem Marsche hatten wir das alte russische Kriegsschiff „Pjotr Weliki" und einen großen, mit Menschen überfüllten Transport-

dampfer passiert. Sie fuhren wieder unter russischer Kriegsflagge und dippten sie tief vor uns.

Der 12. April brach in dichtem Nebel kaum wahrnehmbar an. Von den Schiffen meines Verbandes war nichts zu sehen, geschweige denn von der Einfahrt nach Helsingfors oder von Land selbst. Ein leichter Südostwind war aufgesprungen und hatte die ganzen Eismassen in langsame, unwiderstehliche Bewegung gesetzt. Hielt diese Bewegung an, so konnte sie zu größter Gefahr für die Schiffe werden, denn einer solchen Beanspruchung war keine Ankerkette gewachsen. Alle Schiffe mußten vor Anker durch langsame Fahrt der Maschine der Eispressung entgegenwirken. Unser Ankerplatz in der schmalen Einfahrtsrinne lag umgeben von Untiefen und russischen Minenfeldern, und doch war es ausgeschlossen, ihn jetzt zu verlassen, da die schwierigen Fahrwasserverhältnisse bei dem dicken Nebel jede Schiffsbewegung unmöglich machten. Von Land hörte man dumpfes Geschützfeuer, zeitweilig auch das helle Tacken der Maschinengewehre. Der Kampf, in den wir von See aus eingreifen sollten, war also in vollem Gange. Wir aber lagen unseres Willens beraubt, gefesselt von den Naturgewalten; wir wußten unsere Brüder im Kampf und konnten ihnen keine Unterstützung bringen; ja wir konnten von Glück sagen, wenn die Eismassen uns nicht angesichts des Zieles noch zum Verderben wurden! Wer solche Stunden als verantwortlicher Führer durchleben muß, vergißt sie sein Leben lang nicht!

Langsam schlich der Tag hin, ohne wesentliche Änderung zu bringen. Ab und zu hörte die Eisbewegung auf, um dann aber immer wieder von neuem einzusetzen. Ich hatte schon jede Hoffnung aufgegeben, der Armee bei der Befreiung Helsingfors' in guter Kameradschaft zur Seite zu stehen, als gegen 5 Uhr nachmittags der Nebelschleier plötzlich zerriß und wie eine Vision aus dem grauen Gewölk die vergoldete Kuppel der Kathedrale auf der Festung Sveaburg hervorleuchtete. Damit war die Richtlinie gegeben und in wenigen Minuten waren die Anker gelichtet. Die schwächeren Fahrzeuge mußten erst aus dem Eis durch „Beowulf" und „Sampo" ausgebrochen werden, ich aber eilte unter Führung des stärksten Sperrbrechers, vorbei an der Versenkstelle der englischen Unterseeboote, die durch riesige Ölflecke und auf dem Eise liegende Torpedo- und Ausrüstungsteile gekennzeichnet war, mit den Linienschiffen nach Helsingfors, wo ich wiederum gerade noch vor völliger Dunkelheit eintraf. Sofort wurden die Landungskorps von „Westfalen" und „Posen" unter Führung der Kapitänleutnants Brunswig und Eckerlin und eine Abteilung Matrosenartillerie unter Hauptmann der Reserve Brink auf der Halbinsel Skatudden an Land geworfen, um entsprechend der Verabredung mit der Ostseedivision die Hafenviertel zu besetzen. Sie fanden an dem Abend keinen nennenswerten Widerstand, wurden dahingegen von der Bevölkerung jubelnd be-

grüßt. Von der Armee war in diesen südlichen Stadtteilen noch nichts zu merken. Erst im Laufe der Nacht wurde mit einer Jägerkompanie Fühlung aufgenommen, die allein bis hierher vorgedrungen, nunmehr aber von den roten Garden vollständig eingeschlossen war. Mit Hellwerden am 13. April konnte mit Sicherheit der Beginn des Endkampfes erwartet werden. Meldungen weißer Einwohner, die sich an Bord als Führer zur Verfügung stellten, bestätigten diese Annahme. Im Laufe der Nacht und am frühen Morgen des 13. wurden die Schiffe daher rings um die Hafenviertel verteilt, die Minensuchboote und der Hilfsdampfer „Grüßgott" nach Möglichkeit direkt ans Bollwerk oder in seine nächste Nähe gelegt. Die ganze Hafenstadt lag somit in unserem Geschützfeuerbereich.

Wie vorausgesehen, begann der Kampf kurz nach Tagesanbruch. Zwar hatten die Rotgardisten sich zu Unterhandlungen bereit erklärt, doch hinderte sie das nicht, gleichzeitig uns zu beschießen. Mein Dritter Admiralstabsoffizier, Kapitänleutnant Jhßen, hatte an Land die Leitung in Händen. Um mir selbst den nötigen Überblick zu verschaffen, fuhr ich, sobald „Westfalen" seinen Platz eingenommen hatte, mit Admiral Hartog und meinem Stabe an Land. Mühsam bahnte sich mein Chefboot seinen Weg durch das Scholleneis. Von den am Bollwerk liegenden russischen Schiffen und von den Werftanlagen Skatuddens aus wurden wir mit einzelnen erfolglosen Schüssen begrüßt. Dort hatte sich allerhand zweifelhaftes Volk angesammelt, das späterhin bei der Durchsuchung zum größten Teil unseren Leuten in die Hände fiel. Ein vorzüglicher Überblick bot sich mir von der Brücke des am Marktplatz liegenden und im Geschützkampf befindlichen Hilfsdampfers „Grüßgott". Rechterhand, am Fuße der hochstehenden russischen Kathedrale, lag die „Posen"-Kompanie im Feuer, neben „Grüßgott" verstärkte ein Minensuchboot das Artilleriefeuer, linkerhand, am Westkai des Südhafens, lag die „Westfalen"-Kompanie; geradeaus in den Häusern jenseits des schönen, großen Marktplatzes hatten sich die Rotgardisten eingenistet und setzten unserem weiteren Vordringen durch Maschinengewehr- und Gewehrfeuer heftigen Widerstand entgegen. Leider, aber begreiflicherweise, hatten sie sich die bestgebauten und schönsten Häuser, darunter das kaiserliche Palais, als Festungen ausgewählt. Diese mußten naturgemäß durch unser Geschützfeuer stark leiden. Als ich noch ein Minensuchboot an diesen Brennpunkt des Kampfes heranzog und „Grüßgott" so verholt wurde, daß die Zugangsstraßen zum Markt unter Feuer genommen werden konnten, ließ der Widerstand nach, und am Nachmittage konnten Marine und Armee sich in der befreiten Hauptstadt Finnlands die Hand reichen.

Gegen 2000 Gefangene, 8 Maschinengewehre, unzählige Gewehre, Handwaffen und Munition waren an diesem Vormittage von der Marine erbeutet worden. Unsere Verluste waren schmerzlich, hielten sich aber in erträglichen Grenzen.

Höchste Achtung verdiente das Verhalten der finnländischen freiwilligen Krankenpflege, die ungeachtet des über den Marktplatz fegenden Maschinengewehrfeuers ihren aufopferungsvollen Dienst versah; die Frauen und Mädchen an der Spitze.

Am nächsten Mittag, als die Landungskompanien an der feierlichen Begrüßung der Befreier durch den Senat teilnehmen sollten, flackerte das feindliche Feuer am Marktplatz noch einmal kurz auf und verhinderte dadurch die Beteiligung der Marine an dieser würdigen Empfangsfeier.

Kampfhandlungen hat es in Helsingfors nachher nicht mehr gegeben.

Am 30. April konnte ich, als ich mit den Linienschiffen nach der Nordsee befohlen wurde, Konteradmiral v. Uslar die Führung der zurückbleibenden leichten Schiffe des Sonderverbandes in dem Bewußtsein übergeben, daß die Marine die ihr zugewiesene eigenartige, in mancher Beziehung sogar einzigartige Aufgabe erfolgreich gelöst hatte. Das war nur möglich gewesen durch das Bestreben jedes einzelnen, von den Führern herab bis zu den jüngsten Matrosen und Heizern, ihr Bestes herzugeben für den Dienst des geliebten Vaterlandes und für die Ehre unserer ruhmreichen Flagge, und durch das Band uneingeschränkten Vertrauens, das Vorgesetzte und Untergebene fest umschlang und zu allen geforderten Anstrengungen befähigte.

Möchten solche Zustände in unserem Vaterlande bald wieder das Alltägliche sein!

# Die schweren Marinegeschütze an der Westfront und gegen Paris.

Von Korvettenkapitän Walter Kinzel,
damals bei der ballistischen Leitung der Ferngeschütze.

## I.

„...Aber daß Sie richtige feldgraue Infanterieuniform mit einer roten Infanteriemütze tragen — ist das nicht übertrieben?"

„Ich habe mich nicht dazu gedrängt! Aber es mußte ja sein!"

„?"

„Stellen Sie sich doch das besetzte Gebiet vor! Wo blaue Marineuniformen auftauchen, weiß jeder: Aha, da kommt eine ganz schwere Marinekanone her! Und die Spionage funktioniert trotz aller Vorsicht überraschend: über kurz oder lang wissen die drüben auch Bescheid, weiß der Teufel auf welchem Wege. Da haben wir uns bequemen müssen, unser Marineblau mit einer richtigen Feld-Infanterieuniform zu vertauschen, sogar mit waschechten Regimentsabzeichen! — Jawohl, nicht nur die Offiziere, sondern auch unsere sämtlichen Küstenartilleristen! Es geht auch, das, man gewöhnt sich an alles!"

Das Gespräch fand im zweiten Kriegsjahre im Reichsmarineamt statt. Der Feldgraue war ein Kapitänleutnant, vor kurzem als Kreuzerartillerieoffizier abgelöst, um, mit manchen anderen, als Führer von Marinegeschützen an die Westfront zu gehen.

Denn der Stellungskrieg forderte unter anderem eine Waffe, die das Heer nicht besaß: das schwerste Flachfeuer. Geschütze von größtem Kaliber und möglichst großer Schußweite, wie sie die Haubitzen und Mörser des Heeres nicht erreichen konnten. Hier hieß es nicht mehr: Festungen angreifen und ihre verdeckten Beton- und Panzerbauten mit schwerem Steilfeuer zerhämmern, wie unsere 42er es vor Lüttich und Namur so schön gekonnt hatten. Hier hieß es: ein paar Dutzend Kilometer hinter die Grabenlinien greifen, die rückwärtigen Verbindungen und Hauptetappenorte fassen, in Truppenlager und Stabsquartiere hineinhauen, große Bahnhöfe und Umladestellen unter Feuer nehmen, die großen Städte weit hinter der feindlichen Front, Sammelorte der Truppen, beunruhigen und unwohnlich machen, die Zone der Sicherheit für die feindliche Leitung möglichst weit von der Kampftruppe zurückdrücken.

Da mußte die Marine heran. Das Waffendepartement des Reichsmarineamts hatte Reserverohre für die Schiffe verfügbar, es

stand in engster Fühlung mit der Firma Krupp, die allein große Geschützrohre fertigen und passende Lafetten dazu bauen konnte, es war die gegebene Stelle dazu, die Schaffung des schwersten Flachfeuers in die Wege zu leiten und zu organisieren, die notwendigen Konstruktionen anzuregen und zu prüfen, die Versuche mit dem Gerät auszuführen.

Wir im Waffendepartement merkten gar bald, was das bedeutete.

Für den Schiffskampf, für die Artillerie der schwimmenden Streitkräfte war mit Kriegsausbruch die eigentliche Konstruktionsarbeit zunächst eingestellt worden. Die Schiffsgeschützrohre schossen schnell und trafen gut und unser Geschoßmaterial war dem englischen weit überlegen; mit wehmutvollem Neide mußte es der englische Flottenchef nach der Skagerrakschlacht eingestehen, und unverblümt wird es noch heute immer wieder in den englischen Fachzeitschriften besprochen. Die Lafetten, Feuerleitungsanlagen, Richtmittel, das Pulver, die Zünder — über all das konnte man beruhigt sein, es würde seine Pflicht tun — und hat sie getan. So hatte der Direktor des Waffendepartements bei Kriegsbeginn freudigen Herzens beinahe seine sämtlichen Offiziersreferenten freigegeben zur Verwendung an der Front; sie waren glücklich, als Kommandanten von Linienschiffen, Kreuzern und Hilfskreuzern aus den dumpfen Bureauräumen in den Seedienst zurücktreten zu können, und einige unter ihnen durften ihre begeisterte Hingabe mit dem Seemannstode besiegeln. Hier aber kam nun für das Waffendepartement eine ganz neue Aufgabe, eine Aufgabe, von der man sich nicht hatte träumen lassen damals, als „es losging". Aber war es nicht gerade der der Marine längst in Fleisch und Blut übergegangene Sinn: durch Qualität ersetzen, was an Quantität dem Feinde gegenüber fehlte? Und war es nicht ein lockendes Objekt für einen Artilleristen? Was hieß da Tag- und Nachtarbeit?! Wir hörten wieder unsern alten Führer sagen: „Keine Zeit? — Meine Herren, der Tag hat 24 Stunden, und wenn er nicht reicht, nehmen Sie noch die Nacht hinzu!" Schnell entstanden die Entwürfe von Konstruktionen; die günstigsten Formen der Schießgerüste und Bettungen, die beste Verwendungsmöglichkeit der vorhandenen Rohre, Neubeschaffungen, Aptierungen, Material, Zeit, Arbeitskräfte wurden wieder und wieder durchkalkuliert, hin und her gingen die Fäden mit den Konstrukteuren in Essen. Nachts mit dem D-Zuge hin, tagsüber dort Beratungen und Pläne, in der zweiten Nacht zurück, frühmorgens und bis in die Nacht wieder am Arbeitstisch in Berlin. Das machte der Abteilungschef, Konteradmiral Rogge, vor, und wir taten ihm nach. Und in Essen wetteiferte man damit. Von den ersten Köpfen bis zum Werkführer und Arbeiter — mit welcher Begeisterung war damals alles an der Arbeit! Und das Ergebnis blieb nicht aus: wenige Monate nach Kriegsbeginn stand das erste Langrohr von 28 cm

Kaliber Verdun gegenüber in Stellung, bald folgten andere. Jedes neue Geschütz brachte eine verbesserte Konstruktion der Bettung der Lafette, der Ladeeinrichtung, der Munition. Sehr bald stand der Plan fertig, den schweren Geschützen eine größere Beweglichkeit zu geben, als man bisher für möglich gehalten hatte. Nicht lange währte es, da hatte die Marine mit Krupp zusammen das erste Schiffsgeschütz schwerster Art auf eigens dazu konstruierten, auf 18 Achsen reisenden Eisenbahnwagen fertig. „Da schießen Sie einfach so hinter dem Speisewagen vor?" fragte man verwundert. — „Auch das, wenn Sie sich hineinsetzen wollen!" — Die Hauptsache aber war dabei, die Eisenbahnlafette so einzurichten, daß sie über die vorbereitete Bettung von der Lokomotive geschoben, in ein paar Viertelstunden mit einfachsten Mitteln und ohne die schwer beweglichen und weithin sichtbaren Krane von den Rädern abgesetzt und nun auf der Bettung ringsum geschwenkt werden, nach Seite und Höhe schnell und genau auf das Ziel gerichtet werden und ihre verderbenspeiende Tätigkeit beginnen konnte. Und das alles mit einem Eisenbahnwagen, der z. B. bei der 28-cm-Kanone im ganzen 270 000 kg wog und 34 m lang war, also neunmal so schwer und etwa doppelt so lang war wie der schwerste D-Zug-Wagen, so daß allein die Notwendigkeit, mit ihm alle Brücken und Kurven des Eisenbahnnetzes passieren zu können, die Lösung schwerer Rätsel von dem Konstrukteur erforderte. — Wollte man das Geschütz auf eine andere Stelle bringen, weil man es dort brauchte oder weil es in die alte gar zu sehr hineinhagelte, so wurde es bei Nacht und Nebel, wieder ohne Kran und Hebezeug, angelüftet, die Räder untergeschoben, eingekuppelt, und nach wenigen Stunden konnte es von der Lokomotive abgeholt werden.

Bedienungsmannschaften und Offiziere für diese Waffe zu finden — das war nicht leicht. Welcher Seeoffizier hätte sich freiwillig zur Kommandierung an ein schweres Geschütz der Landfront gemeldet und sich damit die Aussicht auf das U-Boot verscherzt? Aber andererseits: nur die Seeoffiziere, ferner die Reserveoffiziere der Matrosenartillerie und unsere Matrosenartilleristen kannten die Geschütze und die Munition! So mußte die reichlich gepreßte Zitrone auch hierfür ein paar Tropfen hergeben. Später half die Armee, besonders mit jüngeren Offizieren, älteren Feuerwerkern und Mannschaften, die an der Front oder in der Etappe notdürftig angelernt wurden. Nicht alle konnten ihren Posten am Geschütz gleich ausfüllen, denn die schwere und leichte Feldartillerie gab ihre erprobten und eingearbeiteten Kräfte auch nicht gern her. Wir trafen einmal einen alten Herrn bei einer neu eingerichteten Marinebatterie an der Front, der ratlos mit seinen Genossen um unsere großen Hülsenkartuschen sich bemühte. Die glatte Messinghülse, die mit dem Pulver geladen und nach dem Schuß selbständig ausgeworfen wird, hielt er für ein Packgefäß, lobte die Solidität, wollte

aber gerade anfangen, sie mit grobem Werkzeug zu öffnen, um die Kartusche herauszuholen und ohne „das Packgefäß" zu laden. — Er war Feuerwerker von 1870 und trug das Eiserne Kreuz mit Eichenlaub. —

II.

Sehr bald nach Einsetzen des unseligen Stellungskrieges war auch der Wunsch aufgetaucht, die Schußweite der schweren Marinegeschütze zu vergrößern. Es gab da gewisse Ziele ein gutes Stück hinter der erstarrten Front, die hier und da unter schweres Feuer zu nehmen äußerst verlockend war. Unsere Fliegerangriffe hatten zwar häufig sehr guten materiellen Erfolg; aber sie wurden stets gemeldet, lange bevor die Flieger ihr Ziel erreicht hatten. Einen ganz anderen moralischen Effekt mußte man erzielen, wenn ein entfernt liegender Hauptstützpunkt, ein Hafen oder dergleichen die Erfahrung machen mußte, daß er zu jeder Tages- und Nachtstunde ohne jede vorherige Anmeldung mit schwerem Geschütz beschossen werden konnte.

Mit der bisherigen größten Schußweite unserer schwersten Marinegeschütze von etwa 35 km war da nicht viel zu erreichen. Es galt, mehr aus den Geschützen herauszuholen und zunächst einmal Dünkirchen zu erreichen, das etwa 45 km von den westlichsten schweren Batterien in Flandern entfernt war.

Diese Aufgabe gelang überraschend schnell. Am 28. April 1915 hagelte es zum ersten Male mit 38 cm Kaliber nach Dünkirchen hinein, und seitdem wurde die Stadt nicht mehr losgelassen. Bald hörte man, daß der große Hafenbetrieb dieses für Zufuhr von Mannschaften, Munition und Proviant wichtigen Kanalhafens nahezu lahmgelegt war.

Mit anderen, besonders leistungsfähigen Rohren konnten im Jahre 1917 von der Gegend von Cambrai aus die feindlichen Hauptstütz- und Eisenbahnknotenpunkte St. Omer und Doullens auf 62 km Entfernung unter Feuer genommen werden.

Die Versuche, die zu diesem Erfolge führten, boten manches Überraschende und höchst Interessante bezüglich des Zusammenhanges zwischen Flughöhe und Schußweite. Es schien uns reizvoll und nicht aussichtslos, auf diesem Wege weiter zu gehen! — — —

General Ludendorff, der sonst in seinen Schriftstücken so Knappe, Kühle, hatte im Frühjahr 1916 auf die Anfrage, ob die oberste Heeresleitung dem Aufwand an Kosten, Material und Kräften für die wahrscheinlich mögliche Konstruktion eines Geschützes mit 100 km Schußweite zustimme — damals waren unsere vordersten Gräben auf 90 km an Paris heran —, mit einer unverkennbaren Wärme erwidert und uns zur Durchführung dieses Werkes sehr ermuntert. Da hatten wir uns etwas Schönes eingebrockt! Nun hieß es löffeln! Inzwischen waren ja die Anforderungen an das Waffendepartement auch von seiten der Seestreitkräfte mächtig

angewachsen. Die Erfahrungen aus den ersten Seegefechten waren zu verwerten; der Neubau von Kriegsschiffen, die ständigen Neuforderungen an tauchfähigen Geschützen für die durch die feindlichen „bewaffneten Handelsschiffe" schwer leidenden U-Boote und manche neue Aufgabe, die der Seekrieg mit sich brachte — das trat neben die obengeschilderten Aufgaben für den Landkrieg, keine dieser wichtigen Angelegenheiten durfte zurückstehen. Das raubte zuweilen Atem und Besinnung und ließ uns die Tätigkeit in der dumpfen Stube in Berlin oft genug verwünschen. Und nun dazu dieses neue Ziel! War es nicht eine starke Anmaßung, diese bisher unerhörte Schußweite erreichen zu wollen? — Aber ein Zögern gab es nicht einen Augenblick; wir hatten genügend Anhaltspunkte, aus denen wir berechnen und schließen konnten, daß es gehen mußte! Zur Verwirklichung der Ideen fanden wir die gründlichste und sachkundigste Unterstützung in der artilleristisch technischen Leitung der Kruppschen Fabrik; es war dieselbe Stelle, die schon bei Kriegsbeginn die Welt in Erstaunen gesetzt hatte, als die von ihr konstruierten 42er Mörser die für die Ewigkeit gebauten Eisenbetonmauern der Lütticher Forts wie schwache Erdklumpen zerbröckelten. Mit Volldampf ging es an die Vorarbeiten und Berechnungen.

Da waren zunächst die Rätsel der inneren Ballistik. Ja, wer die ganz lösen könnte! Wer dem Vorgange in seine Einzelheiten hineinschauen könnte, wo in einer Röhre innerhalb einer hundertstel Sekunde der Druck durch Entwicklung von Gas von normal auf etwa 3500 kg pro Quadratzentimeter steigt, und, während der Pfropfen in der Röhre in Bewegung und Drehung gerät und sich vorschiebt, „allmählich" wieder abfällt, bis er plötzlich unter normal sinkt, weil das Geschoß vorn mit Riesengeschwindigkeit hinausgeschleudert ist. — Bevor man an die Ausführung einer neuen Riesenkonstruktion geht, muß man sich doch rechnerisch ein Bild machen, wie der Ladungsraum anzulegen ist, wie groß Ladung und Geschoßgewicht werden sollen und was für eine Art Pulver man wählen soll. Dürfte man die bekannten, komplizierten und immer nur angenäherten Rechenmethoden auf so ungewöhnliche Verhältnisse übertragen, wo man plötzlich etwa das Doppelte der bisher gebräuchlichen Anfangsgeschwindigkeit des Geschosses erreichen muß? — Da hieß es rechnen, die Unterlagen von allen Seiten betrachten und immer wieder prüfen, auf den verschiedensten Wegen zu Resultaten vordringen und diese kritisch miteinander vergleichen. Alle früheren Schießplatzerfahrungen wurden mit herangezogen und peinlich genau studiert. Wieweit konnte man sie verwerten? Eine Reihe neuer, kühner Versuche wurde ins Werk gesetzt. Manche von ihnen ermutigten, aber die Zweifel waren viele Monate lang nicht zum Schweigen zu bringen. Mußte man nicht auf große und bittere Enttäuschungen und Überraschungen gefaßt sein?

Ganz im stillen und geheimen ging dann das Waffendepartement des Reichsmarineamts mit Krupp zusammen an die praktische Ausführung. Niemand durfte etwas ahnen. Denn einmal soll man nicht reden von Dingen, deren Verwirklichung unsicher ist. Und dann — wenn etwas daraus wurde, mußte es eine allgemeine Überraschung werden. Wir wußten aus bitterer Erfahrung, wie unmöglich es in Deutschland war, ein Geheimnis zu bewahren, sobald ein größerer Kreis eingeweiht war. Dieses Geheimnis hatte etwas große Dimensionen. Die Geheimhaltung ist uns aber doch im wesentlichen gelungen.

Nach dreivierteljähriger Arbeit überraschte uns Ludendorff mit dem kurzen Telegramm: „Bitte weiteren Arbeiten am Ferngeschütz 120 statt 100 km Schußentfernung zugrunde legen."

Das las sich leicht und war ja erklärlich. Der Rückzug auf die Siegfriedstellung war inzwischen beschlossen — unsere Linien wurden von 90 km auf 110 km von Paris abgerückt. Was es für Mehrarbeit erforderte, was alles neu kalkuliert, umgestoßen, geändert werden mußte, welche Schwierigkeiten die Vergrößerung der Schußweite um 20 km brachte, das merkten auch wir erst allmählich. Ja, 100 km weit schießen — das schien nun schon eine Kleinigkeit — aber 120!! Das war etwa so, als würde dem Baumeister, der ein Schiff für die Geschwindigkeit von 30 sm in der Stunde baut, plötzlich gesagt, es müsse nun aber 36 sm laufen; oder als sagte man einem Springer: „1,70 m kannst du nun hoch springen, nun springe 2 m hoch." Eine Zeitlang wußten wir das eine: Es m u ß erreicht werden. Und dann allmählich kamen neue Gedanken, Verbesserungen hier und da, und, wo man schon an der Grenze der Leistungsfähigkeit des Materials zu sein meinte, eine kühne Überschreitung dieser Grenze unter Anwendung neuer technischer Erfindungen.

## III.

„Jawohl, zwei Seeflugzeuge heut nachmittag 1 Uhr vor der neuen Einfahrt auf der Weser . . . Wie? . . . Ja, auf Anordnung des Reichsmarineamtes . . . werden etwa zwei Stunden gebraucht . . . Wird gemacht? Schön! Also pünktlich 1 Uhr . . . Schluß!"

Endlich waren wir soweit, daß der erste Schießversuch mit dem Ferngeschütz auf dem Schießplatz gemacht werden konnte. Die Schwierigkeiten mit der inneren Ballistik schienen überwunden. Man war zwar zu ganz „unsinnigen" Verhältnissen gekommen: die Pulverladung, sonst etwa ein Drittel des Geschoßgewichts, wog doppelt soviel wie das Geschoß, die Länge des Ladungsraums war schier ungeheuerlich. Das Rohr ragte bei 45° Erhöhung über die höchsten Bäume und Dächer hinweg. Es gehörte schon etwas Mut dazu, mit dem endlosen Spargel zu schießen. Aber Mißtrauen mit dem Kruppschen Material kannte man nicht. Was man dort berechnet

hatte, das hielt auch. Am Morgen hatten wir ein paar Schüsse mit geringer Erhöhung durch Meßrahmen geschossen, um die Geschwindigkeit des Geschosses zu bestimmen; sie hatte befriedigt; am Nachmittag sollte zum ersten Male auf etwa 110 km geschossen werden. „Bestellen Sie sich Flieger, fliegen Sie nach der Aufschlagstelle und leiten Sie die Beobachtung!" So lautete mein Befehl. Nun, die Beobachtung war vorbereitet. Das war kein ganz kleiner Apparat: von 40 bis 120 km, also auf einer Strecke vom Ostrande Berlins bis Frankfurt a. O. sollte jeder Aufschlag, gleichgültig wohin er fiel, mit absoluter Sicherheit gesehen, gemessen und sofort telephonisch nach der Schießstelle gemeldet werden. Mit Hilfe unserer heimischen Küstenartillerieabteilungen, dieser Unglücklichen, die die „Ratten in ihren Löchern" verteidigen sollten und im ganzen Kriege keine feindliche Mastspitze zu sehen bekamen bis auf die Prisen, welche unsere U-Boote in die Flußmündungen einschleppten — mit deren Hilfe war die ganze Strecke besetzt, gründlich und genau vermessen und mit Meßgeräten zum Anschneiden der Aufschläge und mit Telephonleitungen zum direkten Melden nach der Schießstelle versehen worden.

Die 110 km durchflogen wir in 1½ Stunden. Mit unseren Reisekoffern in der Luftdroschke, dem sichersten, bequemsten und schnellsten Verkehrsmittel. Gegen 3 Uhr meldete ich mich am Telephon zu der vorgesehenen Aufschlagstelle. Eine Viertelstunde später wurde „Achtung, Schuß" gemeldet. „Jungens, nun macht die Augen auf! — Absolute Ruhe in allen Telephonleitungen. 3 Minuten Flugzeit. — Achtung — Aufschlag! — Meldung, wer den Aufschlag gesehen hat. „Nach einer kurzen Weile die quäkende Meldung: „Hier war ein Knall!" „Wo hier?" „Hier bei Beobachtungsstelle 18 a." „18 a — Leutnant N. möchte ans Telephon kommen." „Hier Leutnant N." — „Was war da los?" — „Hier ist offenbar der Aufschlag gewesen, etwa 1 km von hier und 300 m binnenlands in einer Kuhherde. Ich habe Leute hingeschickt und werde sofort Näheres melden."

Also bei 18 a — etwa 95 km vom Geschütz —, das war eine ganz schöne Entfernung und doch — ein Versager! Richtig konnte das Geschoß nicht geflogen sein. Was war der Grund?

Bald kam die bestätigende Meldung. Es war glücklicherweise keiner Kuh etwas geschehen. „Alles, was vom Geschoß gefunden werden kann, ausgraben, sammeln, sofort gut verpackt zur Bahn bringen und nach Astadt schicken. Schießen ist beendet."

Die Geschoßreste mußten über den Grund des Versagers Aufschluß geben. Und sie taten es. Sie erzählten verschiedene interessante Geheimnisse. (Sie waren immerhin fast 40 km hoch gewesen, wie rechnerisch leicht festzustellen war, höher als irgendein von Menschenhand gefertigter Gegenstand bisher.) Neue Beratungen, Berechnungen, Kalkulationen, Beschlüsse. Und nach einigen Wochen: neue Versuche.

## IV.

Mitte März 1918 war die Batterie, deren Lage wir lange vorher ausgeübt hatten, bei Laon klar; drei Geschützstellungen, wohl verborgen im Hochwald, über dessen höchste Gipfel das Rohr, auf 45° gestellt, weit hinausragte. Blockhäuser zur Wohnung für die Offiziere und Matrosenartilleristen. — Alles rein Marine! Stollen zur Unterbringung der kostbaren Munition, 5 m unter der Erde. Gefechtsstand über der Erde, auch ein Gefechtsstand unter der Erde, an dessen Benutzung zunächst mal kein Mensch dachte, denn die vordersten feindlichen Linien waren immerhin etwa 12 km entfernt. In weitem Umkreise Nebelapparate zum künstlichen Einnebeln der Geschütze gegen feindliche Flieger- und Fesselballonbeobachtung während des Schießens bei gut sichtigem Wetter. Solide Telephonverbindungen aller denkbaren Stellen mit dem Hauptgefechtsstand. Klar bis aufs letzte Schräubchen die Geschütze selbst, das Pulver, die Geschosse.

Die Granaten sahen ja winzig aus gegen die Pulvermenge, die sie schleudern sollte. Sonst ist man's auch bei schweren Geschützen gewohnt, daß die Kartusche etwa so lang und so dick ist wie das Geschoß. Hier wurde die Pulverladung drei- bis viermal so lang als das Geschoß, sie war so lang wie drei ausgewachsene Menschen hintereinandergelegt.

Würden die kleinen Geschosse in Paris nun wirklich Eindruck machen? Immerhin, wenn man sich vorstellte, daß plötzlich auf dem Potsdamer Platz in Berlin so ein Ding detonierte, und dann mal eins am Alexanderplatz und zehn Minuten später am Zoo und dann am Schlesischen Bahnhof und so fort — was in Berlin wohl geschehen würde? — Daß wir Paris mit dem Ferngeschütz nicht in Trümmer legen konnten, war klar; wir hatten es mit einer „moralischen" Kanone zu tun.

Aber erst mal sicher hintreffen! Die Entfernung nach der Mitte von Paris betrug etwa 128 km. Hier irgendwo im Walde standen die Geschütze. Man gab dem Rohr 50° Erhöhung, um dem Geschoß den Genuß geringsten Luftwiderstandes in den größten Höhen möglichst lange zu lassen, und berechnete dann die Ladung auf 128 km Entfernung; das ging wie auf dem Schießplatz! Hier kam nur eine kleine Schwierigkeit hinzu; man stelle sich vor, die Geschütze ständen irgendwo im Grunewald und sollten die Stadt Leipzig beschießen — das war ungefähr unsere Entfernung —; wonach gibt man dem Geschütz die genaue Richtung? Man muß bedenken, daß 1 Grad falsche Einstellung der Richtung mehr als 2000 m vorbeitreffen läßt! Hier hieß es also, die Bettungen der Geschütze mit genauester Markierung versehen, deren Nullpunkt auf einen bestimmten Punkt in Paris zeigte, und die so eingerichtet werden mußte, daß auch die Einwirkung des Seitenwindes auf das Geschoß, die wir genau vorher berechnen konnten, berücksichtigt und eingestellt werden konnte. Dazu mußte

astronomische Vermessung herangezogen werden. Und die Schwierigkeit wurde spielend gelöst: ein sächsischer Geographieprofessor „vermaß" uns trigonometrisch in zwei Tagen alle drei Bettungen mit seinen wenigen Gehilfen und kam bei unserer Ankunft — natürlich war er Leutnant der Reserve, aber ein besonders gemütlicher — mit der beruhigenden Meldung: „Bettungen sind vermessen; Sie brauchen bloß uff Null zu stellen, denn müssen Sie mitten 'nein dreffen nach Baris!" —

Der Armee, in deren Bereich wir die Geschütze aufgestellt hatten, war die ganze Sache nicht sehr angenehm. Sie kannte weder die Geschütze noch die Mannschaften und hatte doch Anweisung erhalten, unsere Wünsche zu erfüllen und uns behilflich zu sein. Man konnte immerhin vermuten, daß bei wirkungsvoller Beschießung von Paris sich in irgendeiner Weise eine heftige Gegenwirkung der Franzosen äußern würde. Deren Abwehr fiel der Armee zur Last. Mehr noch. Schossen wir mit unsern langen Rohren ohne besondere Vorsicht, so mußten die Franzosen nach einigen Tagen, selbst wenn ihre Flieger und Fesselballone nichts gesehen hatten, durch das bei uns wie beim Gegner längst zur Vollendung durchgebildete Schallmeßverfahren den Ort der Geschütze ziemlich genau festgestellt haben; das wollten wir so lange wie möglich vermeiden, und das erforderte besondere Maßnahmen seitens der Armee.

Wir hatten nämlich folgende Vorsichtsmaßnahmen vorgesehen: In Abständen von einigen Kilometern von unserer Batterie waren einzelne Geschütze ähnlicher Kaliber postiert, und ihre Leitungen waren telephonisch mit unserem Gefechtsstand verbunden. Sie bekämpften irgendwelche Ziele auf die kleinen Entfernungen von 22—25 km und sollten auf telephonischen Befehl gleichzeitig mit uns abfeuern. Man durfte annehmen, daß dies Verfahren den gegnerischen Schallmeßtrupps die Ortsbestimmung der Pariskanonen sehr erschweren würde. Das Verfahren wurde auch durchgeführt; es erforderte ständige Fühlungnahme mit den Artilleriekommandeuren der Armee, damit trotz aller Störungen alle Geschütze zu der beabsichtigten Schießzeit zum Mitfeuern bereit waren. Und es bedeutete ohne Zweifel eine starke Beeinträchtigung der Selbständigkeit dieser Artilleriekommandeure.

Zur Leitung der Eröffnung des Feuers auf Paris kam der Admiral mit an die Front. „Ich habe Befehl, Herrn Admiral mit allen gewünschten Hilfsmitteln zu unterstützen. Das wird sich hauptsächlich auf die Beobachtung am Ziel beziehen. Ich glaubte, Beobachtung der ersten Schüsse dürfte genügen. Unsere besten Flieger haben sich mit Begeisterung zur Beobachtung der Aufschläge über Paris zur Verfügung gestellt. Die Frage ist, wie genau man angeben kann, wo beobachtet werden soll. Paris ist groß!" Das war der Chef des Stabes der siebenten Armee am 20. März 1918. „In welcher Höhe kann denn der Flieger bei Tage über Paris sich halten?" „Er wird mindestens

5000 m hoch sein müssen!" „Aus dieser Höhe wird er den Einschlag in dem Häusermeer nicht sehen können." — Von anderer Seite kam der Vorschlag, die ersten Schüsse auf ein Hilfsziel auf etwa 100 km Entfernung zu legen, in eine gleichgültige Gegend, wo der Flieger voraussichtlich in Ruhe und Genauigkeit beobachten konnte. Aber würde er, wenn er den Aufschlag sah, auch genau feststellen können, wo er sich befand, und die Entfernung richtig melden können? — Wir hatten unsern Entschluß gefaßt: „Ich danke für das liebenswürdige Angebot, die Beobachtung zu übernehmen. — Wir werden aber ohne Beobachtung auf Paris schießen. Ich habe die feste Überzeugung, daß wir treffen werden. Die Meldung vom Ziel — die werden uns die Franzosen selbst machen, in kürzester Zeit! Darum brauchen wir nicht zu sorgen!" —

Was waren es für Tage an der Westfront vor dem 21. März 1918! Bis zum letzten Schipper fühlte alles: es kommt eine große Sache; wir gehen los; Hindenburg greift an. Und bis zu den ältesten Generalstäblern in den Stäben wußte man nicht genauer: Wo geht es los und wann geht es los? Alles war bereit. In siegessicherer Spannung duckte der Löwe zum Sprung zusammen. „Sie wissen nicht, wo es losgeht? Nun sagen Sie mir eines: wo ist Ludendorff?" „Das ist unbekannt!" „Unbekannt?" „Das weiß niemand! Müssen Sie ihn sprechen, so lassen Sie sich telephonisch mit dem Hauptquartier verbinden, telephonisch können Sie ihn sofort bekommen. Aber niemand weiß, wo er ist. Auch im Hauptquartier nur sehr wenige, und die sagen es keinem." —

Am 20. März, abends um 10 Uhr, brachte der General der Artillerie in Marle die Nachricht: „Morgen früh um 4 Uhr Beginn des Trommelfeuers." — Den dichten Nebel in den eiskalten Morgenstunden jener Frühlingsanfangtage, die strahlenden Frühlingsmittage, das Trommelfeuer, das sich von Stunde zu Stunde merkbar entfernte, die Nachrichten vom Vorrücken der Truppe, der Beute, der Gefangenenzahlen, dem Geländegewinn, das bestimmte Gefühl aller: jetzt geht es einen großen Schritt vorwärts. — Niemand vergißt es, der damals an der Westfront war!

Am 22. bekamen wir Befehl, am nächsten Morgen das Feuer auf Paris zu eröffnen.

Am 23., um 7 Uhr 15 Minuten früh, fiel der erste Schuß. Und dann weiter erst alle Viertelstunde, dann häufiger in glatter Folge, bis um 2 Uhr die Sonne durchbrach und wir einhielten, um die Batterien nicht unnötig zu verraten; denn am Horizont ringsum standen französische Fesselballone und lugten in die Gegend.

„Morgen früh 7 Uhr klar zum Weiterschießen!"

„So, meine Herren, das machen wir drei Tage lang, dann wollen wir sehen, ob wir erfahren können, wo wir hingeschossen haben!"

## V.

Wir saßen in der sternklaren, kalten Nacht des 23. März in unserm Blockhäuschen im Walde nahe bei den Stellungen. Fern rollte der Donner nächtlichen Artilleriekampfes an der Front. Um uns war's totenstill. Bis ab und zu die Flugzeugabwehrkanonen, die in der Nähe standen, ihr wütendes Gebell erhoben. Regelmäßig hörte man bei scharfem Lauschen nach den ersten Schüssen das hohe Summen des französischen Bombenfliegers, das man immer genau über sich glaubte. Sie kamen, um die Hauptbahnhöfe in der Nähe von Laon, Fourdrain, Crépy, Couvron mit Bomben zu belegen, und ab und zu hörte man kurz hintereinander die fünf Detonationen der von ihnen abgeworfenen Bomben.

„Glauben Sie, daß wir nach Paris hineingetroffen haben?" „Bestimmt." — „Aber wenn wir nun nichts davon erfahren?" — „Wir werden es erfahren! Es gibt Mittel und Wege! Schlimmstenfalls warten wir nach dem dritten Tag, bis Nachricht da ist!" — „Keine schöne Aussicht. — Überhaupt — schön ist es eigentlich nicht, hier zu sitzen und auf eine Festung zu schießen, die man vielleicht nie zu sehen bekommt." — „Nein, schön ist es nicht; eine zweite Skagerrakschlacht wäre mir lieber. Aber mit einer gewissen Freude denke ich an den Neid der Franzosen und Engländer. Dies hier zeigt der Welt, wieviel mehr wir können als sie. Und das können sie nicht weglügen wie alles andere."

Am nächsten Morgen wurde das Schießen in derselben Weise fortgesetzt, wie es begonnen war. Es schossen einstweilen zwei Geschütze auf Paris, deren mittlere Treffpunkte etwa 1½ km seitlich auseinander liegen sollten. Für genügende Streuung sorgten alle die jedem Artilleristen bekannten Faktoren, die verhindern, daß eine Kanone ein Präzisionsinstrument wird. Auf alle die Einzelheiten und Kunstgriffe in der Behandlung des Monstergeschützes beim Schießen und in der ballistischen Leistung kann ich leider nicht eingehen. So interessant gerade diese Dinge für den Menschen mit artilleristischem Verständnis sind, so wesentlich der Erfolg von der sachgemäßen Lösung gerade dieser Schwierigkeiten abhing, so wenig ist es aus naheliegenden Gründen angebracht, sie der Öffentlichkeit zu übergeben.

Die Begeisterung und Lust bei der Handhabung des ungewöhnlichen Instruments bei Offizier und Mann begann gedämpft zu werden von der immer wieder auftauchenden Frage: Langen wir wirklich hin? Treffen wir nach Paris hinein? — Man fühlte, daß das Bedürfnis nach Beantwortung dieser Frage wuchs und allmählich dringend werden mußte. Da wird um 1 Uhr mittags ein Telephongespräch von der Obersten Heeresleitung gemeldet. Der Admiral geht selbst unter allgemeiner Spannung ans Telephon und horcht... Allgemeines gespanntes Schweigen, Studium des Gesichts des Hörenden... Schlechtes scheint es nicht zu sein... „Ich wiederhole: Pariser

Morgenblätter melden die Beschießung der Stadt Paris durch schweres Geschütz in noch unbekannter Stellung. ...Danke vielmals... Ja, ich setze die Beschießung fort . . . jawohl. Schluß!" Da war's heraus. Erste, wenn auch etwas ungenaue Meldung der Beobachtung am Ziel. Und von den Franzosen selbst, wie vermutet. — Die sofortige Bekanntgabe an die Geschützmannschaften löste ungeheuren Jubel bei den Leuten aus. Nun ging's noch mal so gut. Nun nur weiter mit der gleichen Sorgfalt. Die Phantasie sah die Aufregung in der beschossenen Stadt und spannte sich an, um Methoden herauszufinden, damit die moralische Wirkung sich aufs höchste steigerte.

Auch in unserm Gefechtsstand war die Genugtuung, das langwierige und schwierige Werk durch diesen Erfolg gekrönt zu sehen, groß. Zu dem Mittagessen, das wir aus der Mannschaftsküche holten und das „wachweise", d. h. in zwei Abteilungen eingenommen wurde — die eine Hälfte blieb mit der weiteren Leitung des Schießens beschäftigt —, wurden Gläser hingestellt. Es fand sich auch eine gute Flasche, und, wenn auch mit Wassergläsern, es wurde angestoßen auf den artilleristischen „ Weltrekord" und auf weiteres gutes Gelingen.

Gerade waren die Gläser zum zweiten Male gefüllt, da —— peng — Brruch!!! saß ein Aufschlag schwerster Artillerie, 250 m vom Gefechtsstand, mitten in der ganzen Batterieanlage auf einer Wiese! Und nach ein paar Minuten ein zweiter, wenige hundert Meter von dem ersten. Kein Zweifel, man kannte die Lage unserer Stellung und beschoß sie mit schwerer Artillerie. Daß das kommen würde, war vorauszusehen gewesen, aber daß es so bald kommen würde —? Wie es der Franzose fertiggebracht hatte, innerhalb 30 Stunden nach dem ersten Schuß die Stellung unserer Geschütze genau zu erkunden trotz der Verschleierung des Abschusses durch die gleichzeitig mitfeuernden Geschütze; Heranbringen von schwerer Artillerie in geeignete Stellung — wohl etwa 25 km Entfernung — und sichere Eröffnung des Feuers mit nicht schlechtem Treffergebnisse — es war uns zuerst ein Rätsel!

Inzwischen schossen unsere beiden Geschütze — das dritte war noch nicht fertig und griff erst einige Tage später ein — unbekümmert weiter. Wir hatten schnell ein gut funktionierendes Warnsystem eingerichtet: etwa 4 km von uns stand eine unserer Flugzeugabwehrbatterien, in der Richtung der feindlichen Geschütze, die uns beschossen. Sie hörte die Geschosse über sich passieren und gab telephonisch das gute alte Marinewort „Wahrschau" an den Gefechtsstand, der es unverzüglich an die Geschütze weitergab. Bis zum Aufschlag waren dann noch etwa drei Sekunden Zeit; genug für die Leute an den Geschützen, sich in möglichster Deckung hinter den Geschützen hinzuwerfen. So hat uns die ganze, in den ersten Tagen bald äußerst heftig werdende Gegenwirkung wenig gestört. Die feindliche Munition war, besonders zuerst, mangelhaft. Man schoß

mit Bodenzündung, die Geschosse gingen tief in die Erde und warfen bei der Detonation riesige Erdmengen in die Luft. Stand einer 20 m neben solchem Aufschlag, so wurde er wohl vom Luftdruck umgelegt und mit Erde beschüttet, blieb aber meist unverletzt und voll dienstfähig. Keines unserer Geschütze ist getroffen worden. Die Verluste waren sehr gering, obwohl die ersten vierzehn Tage über 5000 Schuß schwerer Artillerie gegen die Stellungen gefeuert wurden.

Zur Lösung des Rätsels äußerte sich der Batterieführer: „Herr Admiral, wir bauen an diesen Stellungen seit dreiviertel Jahren. Ringsum wohnen Franzosen, deren Freiheit im Umhergehen infolge der äußerst humanen Behandlung fast gar nicht beschränkt ist. Den Bau einer so großen Anlage völlig geheimzuhalten, ist unter diesen Umständen ausgeschlossen. Ich bin überzeugt, daß die genaue Lage der großen Batteriestellungen auf dem Wege über Belgien, wie so vieles andere, der französischen Heeresleitung längst bekanntgeworden ist. Nur wußten sie nicht, was daraus werden würde. So hielten sie Geschütze bereit, um einzugreifen, sobald sich etwas Besonderes ereignen würde. Die Vermutung, daß die Parisgeschütze hier stehen, liegt ja dann wirklich nicht fern!"

Er hatte recht. Die Bestätigung fanden wir in erbeuteten französischen Papieren nach der Eroberung der Ecke Bailly—La Fère—Noyon und der französischen Eisenbahngeschütze bei Bailly, die uns im ganzen doch tüchtig eingeheizt hatten. Eine niedliche kleine Episode dabei: Unter den erbeuteten artilleristischen Plänen befand sich einer, auf dem die Stellungen unserer Parisgeschütze, wie sie im Walde lagen, geographisch genau eingezeichnet waren. Dazu eingezeichnete Schnittlinien von einem Leutnant eines französischen Lichtmeßtrupps, der in der Begleitmeldung angab, die Stellungen durch Anschneiden des aus den Nebeltöpfen quellenden Nebels festgelegt zu haben. Nun standen die Nebeltöpfe aber etwa 1000 m vom Geschütz entfernt, während die eingetragenen Schnitte von den Stellungen des französischen Meßtrupps genau (auf 10 m genau) auf der eingetragenen Stellung des einen Geschützes sich vereinigten. Er hatte also die genaue Lage der Stellungen vorher gekannt und seine „Schnittlinien" nach den Nebeltöpfen „nachträglich" eingetragen! Gönnen wir ihm seinen Erfolg! —

Wie gesagt, die Beschießung von Paris hat unter der feindlichen Gegenwirkung nicht gelitten. Sie wurde nach dem Grundsatz fortgesetzt, die Pariser nicht zur Ruhe kommen zu lassen. Auf der andern Seite mußte sparsam mit unseren Rohren umgegangen werden. Sie hatten bei Verwendung der großen Ladung auf 128 km Entfernung nur eine geringe Lebensdauer: Bevor 100 Schuß gefeuert waren, wurde der Verbrennungsraum durch Ausbrennungen so groß, daß das Schießen mit dem Rohr abgebrochen werden mußte. Wir hatten dann immer schnellen Ersatz durch ein neues Rohr vorgesehen,

während das ausgeschossene zur Fabrik zurückging, um durch Ausbohren auf ein neues, größeres Kaliber wieder verwendungsfähig gemacht zu werden. Jeder Kilometer, den wir näher an Paris heranrücken konnten, verminderte die erforderliche Pulverladung und steigerte mithin die Lebensdauer des Rohres.

So kam es, daß zwar unsere Leute unerschrocken während der größten feindlichen Beschießung fortarbeiteten und Schuß auf Schuß nach Paris sandten; wir bekamen an einem Tage in zehn Stunden an 700 Schuß schwerer Artillerie, an 700mal tönte das „Wahrschau", gingen die Leute kurz in Deckung und erfolgte dann die Meldung von einem der Geschütze: „etwa 1000 m kurz und 300 m links" oder „75 m von der Stellung, keine Wirkung" oder ähnlich. Als aber der große Geländegewinn nach der Märzoffensive gesichert war, da war es ein dringendes Gebot, mit größter Beschleunigung mit unserer Batterie zu folgen. Wir kamen in Gegend Ham fast 20 km näher an Paris heran; das ergab eine wesentlich größere Lebensdauer der Rohre und mußte unbedingt ausgenutzt werden. Also neuer Stellungbau bei Ham und sobald wie möglich Stellungswechsel. Das brachte natürlich eine kleine Schießpause wegen des Umtransports. Und derweil rühmten sich die Franzosen, sie hätten unsere Ferngeschütze außer Gefecht gesetzt, und in der Heimat fragte man besorgt, warum Paris nicht weiter beschossen werde. —

Nicht uninteressant ist ein Rückblick auf die Zufallstreffer, die der Gegner erzielte, und die damit verbundenen Verluste.

Am ersten Tage der feindlichen Beschießung krepierte eines ihrer schweren Geschosse an einem starken Baum in der Nähe eines unserer Geschütze. Das war unangenehm, denn nun blieben die Sprengstücke des Geschosses über der Erde und überschütteten die Stellung mit einem Eisenhagel. Das Geschütz hatte sechs mehr oder weniger schwere Verwundete, darunter den tüchtigsten Geschützkommandeur, Leutnant der Reserve Schönemann. Materialschaden war nicht eingetreten. Das war am ersten Tage. Es folgten acht Tage Beschießung ohne jedes Ergebnis. Neun Tage später, am 1. April, traf ein schweres Geschoß unmittelbar vor den Eingang zum Munitionsstand eines anderen unserer Geschütze. Wir schossen gerade nicht, sondern transportierten Geschosse um. An der Aufschlagstelle stand eine Reihe von Leuten, zum größten Teil Armierungssoldaten. Wir beklagten 6 Tote und 7 Verwundete. Einige Tage darauf fiel ein tüchtiger Unteroffizier, der mit dem Versehen von Telephonleitungen beschäftigt war, durch einen Splitter.

Das waren die Verluste der zur Batterie gehörigen Leute. Die Beschießung mit über 5000 Schuß schwerer Artillerie hatte die Batterie also 7 Tote und 13 Verwundete gekostet und keinen Materialschaden hervorrufen können.

Dagegen hatten einige weiter fehlgehende Geschosse eine ganze Anzahl in der Nähe durchziehender oder vorübergehend einquar-

tierter Leute, die mit den Ferngeschützen nichts zu tun hatten, getötet bzw. verwundet.

Ähnlich merkwürdige Zufälle ereigneten sich in der Nähe. Vor Soissons stand ein 17-cm-Marinegeschütz weit vorgeschoben in einer Stellung, die feindlichen Feldgeschützen zugänglich war, und feuerte Tag für Tag 100 Schuß auf 21 km Entfernung gegen Soissons. Es wurde mit feindlicher Artillerie überschüttet, hatte aber in wochenlangen Kämpfen nur ganz geringe Verluste. Dagegen war im April 1918 zur Erwiderung der Beschießung von Laon durch die Franzosen u. a. ein 24-cm-Marinegeschütz ziemlich weit hinter Laon in eine anscheinend wenig gefährliche Stellung gebracht worden, in einem Gelände, das nur gelegentlich vom Gegner abgestreut wurde. Es hatte kaum den Mund aufgemacht, gerade einen Schuß gefeuert, da erhielt es einen schweren Volltreffer aufs Rohr, der dieses zerbrach und fast die gesamte Bedienung außer Gefecht setzte. Zufallstreffer!

## VI.

Im Mai 1918, während die Armeen unseres Kronprinzen den glänzenden Vorstoß über den Chemin des Dames machten, der sie bei geringen Verlusten viel weiter vorwärts führte, als geplant gewesen war, schossen die Ferngeschütze der Marine von Gegend Ham aus etwa 110 km Entfernung weiter auf Paris. Sie wurden stark von Fliegern heimgesucht und besonders nachts beunruhigt, hatten aber keine nennenswerten Verluste.

Da gab sich nun neue Gelegenheit, der feindlichen Hauptstadt näher auf den Leib zu rücken und damit die Leistung der Rohre besser auszunutzen. Ohne Zögern wurde die neue Stellung gesucht und ausgewählt und hinein ging es mit dem ganzen Apparat über Soissons in das unheimliche Dreieck Soissons—Chateau Thierry—Reims, an dessen Längsseiten feldgraue Mauern standen, und das für die gesamte Nachfuhr an Truppen, Gerät, Munition, Proviant nur eine einzige Bahnlinie hatte.

Inzwischen waren Lafette und Bettung in unabläßiger Arbeit weiter vervollkommnet worden. Die Bettung war nun nicht mehr betonierter Sockel und Grund, sondern ein eisernes Gerüst verband das Geschütz mit der Mutter Erde und fing den gewaltigen Rückstoß auf, ein Gerüst, das so eingerichtet war, daß es in wenigen Tagen verlegt, verbolzt, gerichtet und zur Aufnahme des Eisenbahngeschützes fertig eingerichtet war. Dazu gehörte freilich ein einexerziertes Kommando, das im Hantieren mit den schweren Lasten geschult war, und man mußte unsere Matrosenartilleristen bei der Arbeit sehen, um seine Freude zu haben an ihrer Gewandtheit und Geschicklichkeit.

Es war der Höhepunkt des Kampfes an der Front. Die knirschende ingrimmige Abwehr alles noch deutsch soldatisch empfinden-

den Kriegsvolkes gegen die täglich mehr bis zur Erdrückung wachsende Übermacht an Material, an Soldaten, an Fliegern. Es war ein heißer Juli.

Tief in der Nacht kam ich in Laon an. Es wurde nicht mehr beschossen. So weit reichten die feindlichen Geschütze nicht mehr. Aber der Bahnhof war allmählich das Ziel feindlicher Flieger, und so umfing mich beim Aussteigen rabenschwarze Finsternis. Ich beschloß, die Nacht in Laon zu bleiben. — Das mir entgegengesandte Auto in der Nacht zu finden war unmöglich. Langsam schob ich mich in einem ungeheuren Zuge von Feldgrauen zur Bahnhofskommandantur. Die wies mich an die Etappenkommandantur oben auf dem Berge unweit der Kathedrale. Es gab 20 Minuten mühseliges Aufwärtsklimmen mit dem Gepäck; was man hier unten zurückließ, konnte man unmöglich wiederfinden. Viele Leute kampierten in der lauen Nacht auf der Straße und gaben gern Auskunft, soweit es bei dem Schimmer vereinzelter Laternen möglich war. Ein ehrwürdiges, braun möbliertes Patrizierhaus in Laon, bewohnt von seinen mürbe und gleichgültig gewordenen Besitzern, nahm mich schließlich zu kurzer Ruhe auf. Im Schein eines Lichtleins führte man mich über Höfe und Gänge, Treppen und Korridore in ein großes, dunkles Zimmer, in dem ich die wenigen Stunden bis zum Morgen auf irgendeinem alten Lager hindämmerte.

Am nächsten Morgen fand ich mein Auto, und fort ging's gen Süden über den Chemin des Dames — eine unvergeßliche Fahrt. Seit fast vier Jahren war das hier heißestes Kampfgelände gewesen. Es sah aus, als habe ein unbeschreiblich wilder Tornado zu einem furchtbaren Erdbeben aufgespielt; kein Stein mehr auf dem andern, kein Baum ungeknickt, alles grau in grau und Trichter neben Trichter, soweit das Auge reichte. Nur hier und da ein paar frische Blumen — und da ein ganzer Schlag dunkelrot blühender Mohn. —

Über Vailly und Braisne nach Jouaigne hinunter in das liebliche, in voller Sommerblüte stehende, kaum den Krieg verratende Tal der Aisne und weiter über Fismes nach Fère en Tardenois. Achtung, hier war was los! Die Straßen leer, Wagen im Galopp, aufmerksam schleichende Gestalten und — Brrrruch — richtig, Fère en Tardenois lag unter feindlichem Feuer.

Mittags war ich, 20 Minuten weiter, in der Ferme, die das Marinesonderkommando zugewiesen bekommen hatte: steinerne, schmutzige Höfe, große, leere Zimmer, und Ungeziefer und Fliegen, wie ich es kaum gesehen. Da waren auch die Kameraden, und sofort ging's 'rüber in den Wald. Da lag unser trefflicher Riesenspargel, wohl vertarnt gegen Fliegersicht. Alles klar zum Schießen. Den Schießbefehl hatte ich in der Tasche. Ein kurzer Rundgang um die unter Ausnutzung aller Erfahrungen vortrefflich angelegte und ausgebaute Stellung — gleich darauf begannen wir mit Schießen. Es ging wie am Schnürchen, jeder Handgriff war nun

schon hundertfach geübt, keine Störung trat ein, glatt rollte sich alles ab. Bei Dämmerung hörten wir auf.

Abends badeten wir im Ourcq.

An irgendeine Nachtruhe war nicht zu denken. Die Flugzeugabwehrgeschütze tobten die ganze Nacht, droben sangen die feindlichen Motoren in Scharen, rechts und links, vorn und hinten kleckerten und krachten die Bomben. Am nächsten Morgen war's nicht anders. In Geschwadern zu 20, 24 kamen die feindlichen Flieger herüber. Wenige deutsche ihnen entgegen, überhöhten sie, griffen an, das Knattern der Maschinengewehre in der Luft hörte nicht auf. Sobald über uns halbwegs reine Luft war, hob sich sicher und ruhig unser Rohr und paffte einen Schuß nach Paris.

Am Nachmittag bei einem unweit stehenden 28-cm-Marinegeschütz. Man bat mich, hinzukommen und das Rohr anzusehen. Es sei ja nichts Auffälliges bemerkt worden, aber das Rohr hätte nun schon über 750 Schuß gefeuert, ob und wie lange es noch weiter feuern könne. Ich sah mir die Batterie an. Lauter Matrosenartilleristen, manche von ihnen waren schon zwei, ja drei Jahre an der Westfront. Sie waren stolz auf ihre Kanonen und liebten sie. — Ja, der Batterieführer solle ruhig weiterfeuern, bis er auffällige Kurzschüsse bemerke! — 750 Schuß! 200 hatte Krupp garantiert. Mit solchem Gerät konnte man was leisten, die Marine hatte nicht ihr Schlechtestes an die Landfront geschickt! —

Zwei Tage später erkannten wir, daß wir die Stellung des Parisgeschützes räumen mußten. Es war zu bedenken, daß wir mit der Kanone auf der Eisenbahn bis nach Soissons hinein mußten, weil dort die einzige Spitzkehre war, um aus dem ebenerwähnten unheimlichen Dreieck südlich des Chemin herauszukommen. Bei Soissons sah es unangenehm aus, man konnte nicht sagen, wie lange es noch gegen die ungleiche Übermacht zu halten war; und wir waren ja schließlich nicht darauf angewiesen, so nahe an Paris heranzugehen, um es zu beschießen, wir konnten fernab wieder anfangen.

Der Kamerad, der das Kommando führte, hat trotz aller Schwierigkeiten das Geschütz richtig durch Soissons hindurch und zurückgebracht. Keines von diesen Geschützen hat der Gegner zu Augen bekommen. Wir haben sie schließlich, diese Wunder artilleristischen Könnens und glänzender Technik, Scham und Grimm im Herzen, im eigenen Vaterlande vernichten müssen.

Was sie geleistet haben, steht für alle Zeiten mit ehernem Griffel geschrieben: eines der Ruhmesblätter der Artillerie der kaiserlich deutschen Marine!

Wenige Worte noch über die erste Wirkung der Beschießung der Festung Paris und über unsere Treffergebnisse. Ich entnehme sie dem Aufsatz eines amerikanischen Oberstleutnants, der in

jenen Tagen sich in Paris aufgehalten hat. (Journal of the United States Artillery, V. 1920.)

„Am 23. Mai 1918, um 7 Uhr 15 Minuten, genau zwei Tage nachdem die Deutschen ihren Angriff gegen die britische 5. Armee vor Amiens eröffnet hatten, wurde die Bevölkerung von Paris erschreckt durch die Explosion irgendeines Gegenstandes, der auf den Seinekai gefallen war. Diese Explosion war von solcher Stärke, daß sie tatsächlich über ganz Paris gehört werden konnte. 15 Minuten später gab es eine andere Explosion von gleicher Stärke, aber diesmal näher an der Seine, in der Straße Karls V.; 15 Minuten später ereignete sich wiederum eine Explosion auf dem Boulevard Straßburg nahe beim Ostbahnhof. Bis zu dieser Zeit war Paris niemals beschossen worden, ausgenommen von Flugzeugen und Luftschiffen, und der erste Gedanke der Bevölkerung war, daß es bombardiert werde von irgendeiner neuen Art von Luftfahrzeug, das in solcher Höhe operierte, daß es praktisch unsichtbar war.

Die Explosionen setzten sich während des ganzen Vormittags fort . . .

Nach den ersten Explosionen zwischen 7 und 8 Uhr morgens hörte die Geschäftstätigkeit in Paris auf. Die Läden wurden geschlossen, die Stadtbahn stellte den Verkehr ein, die Fahrkartenausgabestellen auf den Bahnhöfen wurden geschlossen . . . Die Nachricht über das außergewöhnliche Bombardement wurde in wenigen Stunden über ganz Frankreich telegraphiert und telephoniert und wurde überall mit höchster Verwunderung aufgenommen... Während der nächsten Tage wurden einige interessante Theorien in verschiedenen Zeitungen gebracht: In einem Falle wurde behauptet, daß die Geschosse, die in Paris ankamen, verfeuert seien aus einem andern, viel größeren Geschoß, das tatsächlich als Geschütz diene. Dieses größere Geschoß würde seinerseits verfeuert von einem Geschütz innerhalb der deutschen Linien, und nachdem es eine gewisse Höhe erreicht habe, werde die Pulverladung in dem größeren Geschoß automatisch entzündet und verschicke das kleine Geschoß auf eine viel größere Entfernung. — Die Theorie, daß die Geschosse verfeuert würden von Kanonen, die verborgen seien in verlassenen Steinbrüchen oder in stark bewaldeten Gegenden nahe bei Paris, fand starken Glauben, und eine fleißige Suche nach solchen Plätzen wurde veranstaltet, ehe man Gewißheit bekam, daß sie nicht vorhanden seien. — Eine dritte Theorie war die, daß die Geschosse verfeuert würden aus einer pneumatischen Kanone, die in Paris selbst aufgestellt sei. . .

Die Zahl aller Aufschläge innerhalb der Wälle der Stadt Paris war 183. 120 fielen außerdem außerhalb der Wälle der Stadt nieder . . . Kein einziges von den 303 Geschossen ging blind."

# Zum letzten Male mit „UC 65" im Englischen Kanal.

Von Kapitänleutnant a. D. Otto Steinbrinck,
damals Kommandant von „UC 65".

Es war auf dem Höhepunkt des U-Boot-Krieges, in den ersten Julitagen 1917, „UC 65" war von einer erfolgreichen Fahrt aus der Biskaya, von der Nordküste Spaniens und von der französischen Westküste in seinen Heimathafen Brügge zurückgekehrt. Wir hatten die Einfahrten nach Boulogne und Cherbourg mit Minen gesperrt, drei heftige Kämpfe mit U-Boots-Fallen durchgefochten und dabei viel Pech mit unserem Geschütz gehabt, im übrigen aber 6 Dampfer und 2 Segler versenkt und als besonderen Schlager in zwei Stunden aus einem Geleitzug 2 Dampfer mit Torpedos und 2 durch Feuerüberfall aus nächster Nähe mit dem Geschütz vernichtet. Als ich meinen Bericht über den Verlauf der Fahrt beim Führer der U-Boote Flandern beendet hatte, überraschte mich Korvettenkapitän Bartenbach mit der Mitteilung, daß ich zum 1. August in Bremen ein neues U-Boot in Dienst stellen sollte. „Ihre Leute sehen so frisch und braun aus," sagte er, „da können Sie hoffentlich bald wieder 'nausgehen. Eine Abschiedsunternehmung von acht Tagen will ich Ihnen noch gewähren; am 28. Juli müssen Sie aber spätestens in Bremen sein."

Ich muß gestehen, daß ich durch diesen unerwarteten Befehl nicht sonderlich erbaut war. Mitten in der entscheidenden Phase des U-Boot-Krieges, wo jeder von uns fühlte, daß es sich um Deutschlands Sieg oder Untergang handelte, sollte ich zurück in die Heimat, in der Eckernförder und Kieler Bucht exerzieren und Übungsschießen abhalten, statt in der Irischen See und dem Kanal „hastig zu arbeiten", wie es in Flandern hieß. Sollte mein prächtiges Boot abgeben, mit einer neuen Besatzung mich einleben. Welchem Kommandanten mußte da das Herz nicht schwer werden bei dem Gedanken, sein eingefahrenes Boot, mit dessen Stärken und Tücken er bis ins einzelne vertraut ist, zu verlassen, von seiner Besatzung, mit der er Monate hindurch Freud und Leid geteilt hat und in treuester Kameradschaft verbunden ist, zu scheiden? Ich kannte die zweifelhaften Freuden einer Indienststellung eines neuen Typs zur Genüge: Neues Personal anlernen, das den besten Willen, aber nur geringe Erfahrung besitzt, ewig Werftarbeiter an Bord, um die kleinen Fehler und Störungen am Bootskörper, an den Tauchein-

richtungen, an den Maschinenanlagen zu beseitigen. Sechs bis acht solcher Wochen standen mir also bevor. — Eine trübe Zeit für den Flandernfahrer! Und doch, wenn der Krieg noch länger dauerte, hatte der Kommandowechsel sein Gutes: Zum Herbst war ich mit einem neuen Boot wieder zurück. An Stelle meines braven „UC 65" mit seinen 18 Minen und 5 Torpedos sollte ich das modernste „B-III"-Boot erhalten mit 12 Torpedos und 12 sm Geschwindigkeit, mit der wir selbst einen schnellen Frachtdampfer einholen konnten. Auch war mir gestattet, einige meiner Leute, die seit zwei Jahren mit mir auf meinen Booten zusammen gefahren hatten, wieder mitzunehmen; das war ein weiterer Trost. Allmählich söhnte ich mich mit dem Gedanken aus, und am Abend in der Messe, als nach altem Brauch zum Abschied für einen auslaufenden Kameraden unser Sturmlied: „Denn wir fahren gen Engeland" durch das stille Brügge brauste, hatte ich mich mit allem abgefunden. In vierzehn Tagen konnte „UC 65" wieder ausreisefertig sein — zur letzten Fahrt unter seinem alten Kommandanten. Und diese Abschiedsfahrt mußte einen besonderen Erfolg bringen; das stand bei mir fest!

Bei der geringen uns zur Verfügung gestellten Unternehmungsdauer konnten wir allerdings unser bisheriges entlegenes Jagdgebiet, die Irische See, nicht wieder aufsuchen, sondern mußten im Englischen Kanal bleiben. Nach Rücksprache mit dem Admiralstabsoffizier erhielt ich die Aufgabe, die Zufahrten zu den englischen Kriegshäfen Portsmouth und Portland durch Minen zu verseuchen und als Operationsgebiet für den Torpedokrieg den mittleren Teil des Englischen Kanals zugewiesen.

Der Erfolg der Minentätigkeit in diesen Gewässern hängt zum wesentlichen Teile davon ab, daß das U-Boot bei seinem Anmarsch völlig unbemerkt bleibt und ungesehen die Sperren legt. Das kostet natürlich, namentlich in den Sommermonaten, wo die Tage endlos lang, die Nächte viel zu kurz erscheinen, unendlich Mühe und viele, langweilige Tauchfahrten. Erst wenn die Minenaufgabe erfüllt ist, atmet Kommandant und Besatzung befreit auf, denn nun beginnt der frisch-frohe Torpedo- und Geschützkrieg. Als freier Schütze durfte man in Flandern sein Jagdgebiet wählen, da, wo einem der Erfolg am sichersten zu winken schien. Mit Begeisterung und Ausdauer hatte ich mich stets den Minenaufgaben gewidmet und Liverpool, Glasgow und anderen feindlichen Häfen freundliche Überraschungen bereitet, und doch kehrte ich gern jetzt der Minenwaffe den Rücken; auf dem neuen Boot gab es diese Fesseln ungebundener Tätigkeit nicht mehr!

„Wenn ihr das nächste Mal kommt, kriegt ihr die 4000. Mine an Bord", hörte ich den Minenmaat hoch oben von seinem Kran meiner seemännischen Nummer 1 zurufen. Fast 4000 Minen waren schon jetzt in den zwei Jahren ihres Bestehens von der Flandern-

flottille gelegt worden! Rund 300 Unternehmungen gegen den Feind hatte es dazu bedurft. Wer nennt die Gefahren und Anstrengungen, die bei Sturm und schwerster See, bei Sonnenbrand und Nebel überwunden werden mußten, um 4000 Minen vor die feindlichen Häfen, auf die Anmarschstraßen der feindlichen Transporter zu legen? Nur ganz selten wird die Freude des unmittelbar beobachteten Erfolges dem Minenboot zuteil, um so höher ist die Begeisterung, der feste Wille zu schätzen, der diese kleinen C-Boote, die Knurrhähne, beseelt hat. Dreiundzwanzigmal in einem Jahr hat „U C 1" allen feindlichen Gegenmaßnahmen, Motorbooten, Bewachern, Netz- und Minensperren zum Trotz den Weg in die Downs, auf den Hauptankerplatz vor den Themsehäfen gefunden und dort seine schwarzen Eier gelegt. Bei jeder neuen Fahrt mußte es mit neuen Schutzmaßnahmen des gereizten Feindes auf dieser wichtigsten Verkehrsader des englischen Handels rechnen, aber unverzagt ist die Besatzung immer und immer wieder hinübergefahren. Viel zu wenig ist das stille Heldentum dieser kleinen Minenboote bisher außerhalb der U-Waffe anerkannt worden.

Endlich, am 18. Juli, war „UC 65" ausreisefertig.

Das anfangs klare und sonnige Wetter war plötzlich bei schnell fallendem Barometer umgeschlagen. Ein steifer Südwest fegte über das Wasser und warf eine kurze, hackige See auf, die Spritzer auf Spritzer über die Brücke und den Turm schleuderte. Wie auf jeder Fahrt, ging ich bald, nachdem die Küste aus Sicht gekommen war, durchs Boot, um zu revidieren, ob auch alles seefest gezurrt und tauchklar war. Ich freute mich an der Zuversicht der Leute; jedem einzelnen sah man es an, daß er von unserer Abschiedsfahrt etwas Besonderes erwartete; bei jedem fühlte ich, daß er sein bestes Können aufwenden wollte, um unserer letzten gemeinsamen Unternehmung einen schönen Erfolg zu bringen. Auf der Brücke hatte mein alter Steuermann Gewald die Wache. Seit Anfang 1916 hatten wir zusammen gefahren und redlich alle Sorgen und Freuden geteilt. Als Fischdampferkapitän von Beruf galt er als ein vorzüglicher Seemann mit scharfen Augen, ruhigem Blick und unbedingter Zuverlässigkeit in der Navigierung. Sein Schiffsort stimmte immer, mochten wir auch noch so unsichere Wind-, See- und Stromverhältnisse angetroffen haben. Heute schien er mir ungewöhnlich brummig, obwohl er einen neuen Ölmantel trug, der sicherlich wenigstens auf der ersten Fahrt dichthalten würde. Sein eigener schöner Mantel, der uns im Februar von einem versenkten englischen Vollschiff geschenkt worden war, war ihm, wie er mir vor einigen Tagen ärgerlich erzählte, während der letzten Hafenzeit gestohlen worden. Ob ihn nun die Trauer über den Verlust dieses für den Seemann unentbehrlichen Gegenstandes verstimmt hatte, was weiß ich. „Wir woll'n man gleich wieder nach Hause fahren," brummte er, als ich auf die Brücke kam, „das wird diesmal doch nichts!"

Leider hatte ihn „seine Ahnung", wie er es nannte, nicht getäuscht. Zuversichtlich und froh, „mit 1000 Masten" liefen wir aus, ohne zu ahnen, daß in wenigen Tagen wir gedrückt und still uns wieder hereinschleichen würden.

Kurs und Fahrt waren so eingerichtet, daß wir mit eintretender Dunkelheit vor der Doverstraße stehen mußten, um über Wasser fahrend die Gefahrzone in den kurzen Nachtstunden zu passieren. Seit zwei Stunden hatte der Wind auf Westsüdwest gedreht und rollte nun die schwere Kanalsee unmittelbar uns entgegen. Bis zum Geschütz bohrt sich das Boot in die anstürmenden Wasserberge hinein; mit voller Wucht prallen sie gegen den Turm, klatschend fällt die See über die Brücke, und in wenigen Minuten ist man bis auf die Haut durchnäßt. Schon längst ist das Turmluk geschlossen, nur ein schmaler Spalt ist offengeblieben, um eine Verständigung mit dem Bootsinnern zu gestatten. Mit Bezügen, Presennings sind unten in der Zentrale die elektrischen Anlagen, die Schaltkästen, die elektrischen Anlasser gegen das von oben hineinlaufende Wasser abgedeckt, damit ja kein Kurzschluß entsteht. Aber trotz aller Vorsichtsmaßnahmen stürzt hin und wieder eine tüchtige Pütz' Wasser durch das Turmluk in die Zentrale. „Ja, es gibt Schöneres als eine Kanalfahrt bei schlechtem Wetter!" seufzt der seekranke Zentralheizer und träumt von der letzten Fahrt nach den spanischen Gewässern, wo immer warme Sonne und fast tiefer Friede herrschte und die Freiwache ständig an Oberdeck sich sonnen durfte.

Um 11 Uhr 30 Minuten nachts werde ich geweckt. Irgend jemand brüllt von oben in die Zentrale: „Kommandanten melden: Sperrtonnen in Sicht" und gleichzeitig: „Kommandant soll sich wasserdicht anziehen." Fünf Minuten später bin ich oben, von meinem Burschen durch Leder- und Ölhose, Wollschals, Lederjackett und Ölmantel fest eingepackt. Trotz der schweren See ist es klar und sichtig. Voraus liegen an Backbord drei, an Steuerbord eine Leuchttonne. Sie bezeichnen die alte Netzsperre, welche zwischen Goodwinsand und den Sänden vor Dünkirchen ausgelegt ist. Auf dreißig Fahrten waren uns die Sperrtonnen altvertraute Freunde geworden. Sie sagten uns jedesmal: „Achtung, Gefahrzone! Jetzt habt ihr mit Bewachung und Gegenwirkung zu rechnen."

„Unter Deck erhöhte Bereitschaft!" Das ist das Signal für die Maschinenwache, daß wir jetzt die Sperre passiert haben und jederzeit mit Alarmtauchen rechnen müssen. Trotz höchster Maschinenleistung kommen wir viel zu langsam gegen die See an. Kaum vier Meilen machen wir über den Grund, während die Maschinen zwölf hergeben sollten. „'s is 'ne Gemeinheit, daß wir das schlechte Wetter immer gegenan haben", meint Hein Torner prustend, dem gerade eine helle See ins Gesicht geschlagen war. „Man kann überhaupt nichts sehen." „Einmal aber hatten wir doch im Kanal die See von achtern. Damals als wir die letzte Fahrt mit „UB 18" machten, antwortet

Jupp Münzel, der so klein war, daß er sich stets bequem hinter den Brückenschutz ducken konnte und immer der trockenste von uns allen war. — Ja richtig, damals im Oktober 1916, auf der Abschiedsfahrt von „UB 18", da kamen wir aus dem Kanal zurück bei gewaltig schwerer See. Und doch herrschte klares Wetter. Beide Ufer, die weißen Felsen von Dover, das gelbe Gestein von Boulogne, konnten wir mit bloßem Auge deutlich und scharf erkennen. Bei solchem Seegang brauchten wir nicht mit Bewachung zu rechnen, und so wollten wir einmal zum Abschied an hellichtem Tage den Durchbruch über Wasser wagen. Dicht bei „Colbart Feuerschiff" hißten wir unsere größte Kriegsflagge und das internationale Signal „Adieu, leben Sie wohl!" und fuhren 200 m an ihm vorüber. Ein alter Franzose auf dem Feuerschiff hatte den Sinn für Humor noch nicht verloren. Die Mütze schwenkend, winkte er uns einen Abschiedsgruß zu. — Ja, das waren noch andere, schönere Zeiten gewesen. Hoffentlich kehrten wir in einigen Tagen ebenso froh, ebenso erfolgreich wie damals zurück.

„Backbord 2 Strich voraus 2 Fahrzeuge", ruft Hein Torner, dessen hervorragende Augen uns schon oft vor Überraschungen bewahrt hatten. „Doppelglas für Kommandanten", brüllt Münzel in den Turm. Ja, wer jetzt ein scharfes Glas hätte? Trotz emsigen Putzens und vorsichtigster Handhabung ist es nämlich nicht möglich, bei Schlechtwetter die Doppelgläser trocken und klar zu halten. Durch Salz- und Ölwasser sind sie ständig verschmiert und im entscheidenden Augenblick, wenn sie am nötigsten gebraucht werden, fast immer unbrauchbar. Wer von uns alten U-Boots-Männern kennt diesen ewigen Kummer bei schlechtem Wetter nicht? Mein aus dem Turm heraufgereichtes, trockenes Glas bleibt wenigstens für eine halbe Minute sauber, die aber zur Orientierung genügt: „Unsere alten Bekannten bei Tonne 9", — 2 Zerstörer, die zur Bewachung der Sperre auf und ab kreuzen. Mit einer kleinen Kursänderung kommen wir von ihnen frei, ohne zu tauchen. Noch zweimal müssen wir ausweichen, und jedesmal gibt es durch den dazu erforderlichen Umweg eine Erschwerung und Verzögerung unseres Durchbruchs.

In der Morgendämmerung stehen wir vor einer langen Kette von Fischdampfern, die, zu unserem Neide, vor ihren Treibersegeln trocken und vollkommen ruhig in der schweren See liegen. Gerade in dieser Gegend wollte ich nur ungern tauchen, denn schon damals vermuteten wir hier ein tiefstehendes Minenfeld, das die über Wasser fahrenden Schiffe ungestört passieren läßt, die tief fahrenden U-Boote dagegen fassen soll. Wir mußten also versuchen, durch die breiteste Lücke in der Fischdampferlinie uns ungesehen durchzuschleichen.

„Unter Deck Achtung!" ruft alle Mann auf Tauchstation, klar zum sofortigen Unterwassergehen. Schon haben wir den ersten Bewacher glücklich passiert, auch vom nächsten sind wir freigekommen,

da erscheint vor uns eine weitere Linie. Es wird schnell hell. Gleich müssen wir doch tauchen. „Eigentlich müssen die faulen Kerle uns schon längst sehen, wenn sie aufpaßten, aber es sind Franzosen", meint Gewald, der eben auf die Brücke gekommen war. Gerade wollen wir dem vordersten ausweichen, um den Abstand zu vergrößern, da blitzen fast gleichzeitig auf den beiden hinter uns stehenden Bewachern Schüsse auf. Rum!! Rum!! aus 400 m feuern sie auf uns. „Alles einsteigen! Schnelltauchen!" In 40 Sekunden sind wir unten und brausen, dicht über dem Grunde fahrend, unter der Linie durch, um dann auf gemütlichere Marschfahrt herunterzugehen.

Da der Strom jetzt anfängt westwärts zu setzen, können wir uns den Genuß leisten und einige Stunden ruhige Fahrt benutzen, um das Boot aufzuklaren und die Spuren des Seegangs und der Seekrankheit, unter der einige Männer leider immer noch zu leiden haben, zu beseitigen. Heißer Kaffee und tüchtige Marmeladenstullen machen einen schnell wieder warm und frisch und beseitigen die Müdigkeit aus den salzverkrusteten Augen.

„Wir wollen uns so einrichten, daß wir heute nacht Catharines Point (die Südspitze der Insel Wight) passieren und morgen früh bei Hellwerden bei den Needles stehen, um den ersten Teil unserer Minenaufgabe zu erledigen" erkläre ich beim Frühstück dem Leitenden Ingenieur und dem Wachoffizier. „Denn wenn das Wetter nicht besser wird, können wir Torpedos doch noch nicht schießen und nutzen so die Zeit am besten aus."

Um 9 Uhr haben wir ausgeschlafen, sind aufgetaucht und auf dem Weitermarsch.

Gegen Abend flaut der Wind ab, und auch die See ist etwas ruhiger geworden.

„Wenn wir Glück haben, können wir heute nacht unter der Küste vielleicht noch zum Schuß kommen", überlege ich, als wir an der Karte die Entfernungen abgreifen. Aber Gewald hat nicht viel Vertrauen, er hält an seinen Ahnungen fest.

Im Westen mit Kurs auf die englische Küste segeln 4 kleine Schuner, denen zum Schutz vor Angriffen ein Bewacher beigegeben ist. Unser Kurs bringt uns etwas näher. Wir drehen daher ein wenig ab, aber der Fischdampfer fürchtet für seine Schützlinge, dreht auf uns zu und nimmt uns auf weite Entfernung unter Feuer. Im März „knackten" wir hier 21 Fischkutter, 3 Fischdampfer und einen Dampfer innerhalb zwei Stunden und trieben 3 weitere Dampfer in der Sommebucht auf Strand. „Der ist sicher mit dabei gewesen und will sich jetzt rächen", höre ich den Zentralheizer sagen, als wir tauchten, um uns nicht unnötig mit dem Fischdampfer herumzuärgern.

Gerade als wir nach einer Stunde wieder ausblasen wollten, erkenne ich im späten Dämmerlicht im Sehrohr einen großen, halbbeladenen Dampfer, der in Begleitung von 2 Zerstörern unseren Kurs passiert. Mit höchster Fahrt kommen wir zum Angriff. Aller-

dings nur auf weite Entfernungen. Aber das Glück bleibt uns versagt. Der Torpedo geht fehl. Ein schlechter Anfang der Abschiedsfahrt, die doch etwas Besonderes werden sollte. Woran hat es wohl gelegen, war die Entfernung zu weit, die Fahrt zu gering, der Kurs des Dampfers falsch geschätzt? Der Fehlschuß ist uns unerklärlich und darum doppelt ärgerlich. Nun sind von 5 Torpedos nur noch 4 zur Verfügung. Die nächsten müssen Treffer werden!

Um Mitternacht stoßen wir auf die Dampferstraße vor. Die Engländer hatten wegen der U-Boots-Gefahr den Verkehr so geregelt, daß er möglichst nur in den Nachtstunden, und zwar auf der direkten Verbindungslinie von Kap zu Kap läuft. Die Leuchtfeuer, die noch im vorigen Jahre in voller Stärke blitzten, sind jetzt stark abgeblendet und zeigen ihre Lichter nur wenige Meilen weit; ein Wunder eigentlich, daß nicht mehr Schiffsunfälle vorkommen. Noch vor Morgengrauen haben wir uns durch die starke Bewachungslinie von Fischdampfern, Motorbooten und Zerstörern durchgeschlängelt. Nun tauchen wir, in der Hoffnung, in der Dämmerung, die zum Schuß besonders günstig ist, zum Angriff zu kommen. Aber es bleiben nur kleine Dampfer in Sicht, für die sich ein Torpedo nicht lohnt. Mit langsamer Fahrt laufen wir daher dem Ziele unserer Minenunternehmung, der Einfahrt zum Solent, entgegen.

Um 8 Uhr sind wir am Ziel und legen uns wie in Abrahams Schoß nahe unter der Küste auf den Grund, um den günstigsten Strom und Wasserstand für unsere Minen abzuwarten und alle Vorbereitungen zum Minenlegen zu treffen. Der Torpedomaat schließt die Hebel der Minen, die durch starke Klammern in den Schächten festgehalten werden, los und bekommt seine Instruktion, welche Minen zuerst geworfen werden sollen. Nach nochmaliger Durchrechnung der Stromverhältnisse und des Wasserstandes kommen wir überein, 3 Minen auf dem Wege von den Needles nach Catharines Point, 3 andere unmittelbar in der Einfahrt des Solent und 3 weitere auf dem Dampferwege nach Anvil Point zu werfen, damit so die gesamte Zufahrt gesperrt und das Auffinden der Minen möglichst erschwert wird.

Die uns bleibenden Stunden sind der Ruhe gewidmet, denn ein anstrengender Tag und eine lange Nacht stehen uns bevor. Viel zu früh wird gemeldet: „½12!“. Zeit zum Aufstehen. Vorsichtig kommen wir vom Grunde los und halten durchs Sehrohr Umschau. Das Wetter ist echt sommerlich, sonnig und still geworden. Kein Lufthauch kräuselt die See. Da heißt es doppelt vorsichtig sein, damit das Sehrohr durch die bewachenden Motorboote, die vor dem Solent kreuzen, nicht gesehen wird. Eine Viertelstunde später meldet Gewald, der auf der Karte Kurs und Fahrt des Bootes einträgt, daß wir an der beabsichtigten Sperrstelle stehen und unsere Minen jetzt fallen müssen. „Klar zum Minenwerfen!“ — „Ist klar!“ meldet der Unteroffizier aus dem Minenraum, und ordnungsmäßig rauschen

in Abständen von 40 Sekunden die ersten 3 Minen aus ihren Schächten. Doch nun kommt das schwierigere Stück der Unternehmung, wir müssen durch die 500 m breite Einfahrt durchschlüpfen, in welcher ständig 2 Motorboote auf und ab kreuzen. Mit möglichst kleiner Fahrt und völliger Geräuschlosigkeit, um uns den ausgelegten Horchstationen und Horchkabeln nicht zu verraten, pürschen wir uns heran. Das Sehrohr kann nur für Sekunden einige Zentimeter über der Wasseroberfläche gezeigt werden, und in diesen wenigen Sekunden muß man sich durch einen raschen Rundblick über die gesamte Lage unterrichten. Gerade laufen aus dem Solent 2 Bewacher und hinter ihnen 2 kleinere, mit Fässern beladene Dampfer aus. Das ist der richtige Moment zum Vorstoß. 100 m hinter dem letzten Dampfer fahren wir, hart an Südwest-Shingles-Tonne vorbei, in die Einfahrt hinein und legen unsere Sperre genau in die Mitte der durch Bojen bezeichneten schmalen Fahrrinne. Im Sonnenbrand treiben die Motorboote, die Besatzung döst. — Sie haben nichts gemerkt.

Eine Stunde später wird auch die dritte Sperre unbemerkt und ungestört gelegt. Wir atmen auf — der erste Teil der Unternehmung ist geglückt. „Nun darf ein guter Dampfer uns vor den Bug kommen!" Mit dem Strom werden wir schnell westwärts getrieben; immer im Dampferweg fahrend, in der Hoffnung, eine Angriffsgelegenheit zu finden. Aber das Schicksal ist uns nicht hold. Nur die Bewachung, Minensuchgruppen und ganz kleine Dämpferchen kommen in Sicht. Da die Nacht wieder anstrengend werden wird, legen wir uns zur kurzen Ruhe auf den Grund. Aber schon nach zwei Stunden sind wir wieder bei der Arbeit, um die Abenddämmerung und den letzten Hochwasserverkehr nach dem Westen auszunutzen. Da nichts Besonderes in Sicht ist, übernimmt Bootsmaat Berger, mein alter Geschützführer, die Sehrohrwache, d. h. den Ausguck durchs Sehrohr. „Wenn wir Sehrohrwache haben, kommt immer was in Sicht", behauptete er stolz und hatte recht. Beim letzten Büchsenlicht kommt uns ein schöner, großer Dampfer, geleitet von 2 Bewachern, so recht vor den Bug. Er lief nicht einmal Zickzackkurs und glaubte bei der glatten See sich vor jedem U-Boots-Angriff sicher. Da trifft ihn unser Hecktorpedo unmittelbar unter der Brücke. In merkwürdiger Ruhe verläßt die Mannschaft in vier vollbesetzten Booten das Schiff. Bootsmaat Berger, mein ständiger Assistent beim Angriff im Turm, glaubt sogar die Kriegsflagge auf dem sinkenden Dampfer erkennen zu können. Uns war es gleich, ob Kriegsschiff oder Dampfer. 50 Minuten später hatten die Engländer 4000 Tonnen Frachtraum weniger und wir den ersten Erfolg.

Der Angriff hatte uns aber immerhin einige Zeit aufgehalten. Wir mußten uns beeilen, als wir endlich auftauchen konnten, und mit höchster Fahrt Kurs auf Portland nehmen, um dort spätestens zwischen 3 und 4 Uhr morgens unsere letzten Minen loszuwerden. In Gruppen zu dreien und vieren durfte das Maschinenpersonal

an Deck, um nach der mehr als achtzehnstündigen ununterbrochenen Unterwasserfahrt frische Luft zu schöpfen und die unvermeidliche Zigarette zu rauchen. Die Luft ist so lau und totenstill; wie ein Spiegel, bleich und glänzend liegt das Wasser. In den wunderbarsten Reflexen zieht die von uns aufgeworfene Bugsee hinter uns her und verschwindet, langsam abebbend, im Dämmern; es lockt zum Träumen und Sinnen von früheren Gondelfahrten, von schwermütigen Abenden am Meeresstrand. — Wir aber machten ernste Gesichter. Bei solchem Wetter an der Küste Minen legen, durch die Bewachung ungesehen durchkommen, das ist beinahe unmöglich. Das Rattern der Motoren. das Brummen der elektrischen Maschinen mußte weithin gehört werden; wir mußten uns verraten lange ehe wir überhaupt die Gegner selbst sehen konnten. An Überwasserangriff oder Vordringen in die Hafenfahrt, wie wir es geplant hatten, ist nicht zu denken, da selbst in den dunkelsten Nachtstunden jedes Fahrzeug auf mehrere 1000 m mit bloßem Auge zu sehen war. Wie eine stille Bitte spielt das Grammophon, das unser braver Koch pflichtmäßig bediente, das Steuermannslied aus dem Fliegenden Holländer: „Lieber Südwind, blase mehr". Aber der Gott der Winde hielt es diesmal mit den Engländern und blieb aus.

Erst spät, nach Mitternacht bekommen wir das Feuerschiff Shambles in Sicht. Nun mußten wir unseren Plan, in die Einfahrt von Portland vorzudringen, aufgeben und uns damit begnügen, unter unendlichen Mühen und Hindernissen unter Wasser die Zufahrt nach Portland, westlich und östlich des Feuerschiffs, mit dem Rest unserer Minen zu verseuchen.

Heimlich, wie wir gekommen, schleichen wir uns davon. Ich wollte die englische Küste verlassen, in der Hoffnung, an der französischen bei Cherbourg etwas günstigere Witterung, vor allem etwas mehr Wind anzutreffen. Wir hatten kaum ausgeblasen und brausten mit höchster Fahrt nach Süden, da erschien im Osten ein mächtiger Geleitzug von vielleicht 15 Dampfern unter starker Sicherung von zahlreichen Zerstörern — unseren Torpedos unerreichbar. Der Richtung nach mußte der Geleitzug aus Cherbourg kommen. Wir rechneten nach und fanden, daß er voraussichtlich nach Sonnenuntergang von dort ausgelaufen war. Darauf bauten wir unseren Plan. Wir wollten vor die Einfahrt von Cherbourg gehen und dort am nächsten Abend dem Geleitzug bei seinem Auslaufen aus dem Hafen auflauern. Also Kurs nach Cherbourg!

Ich hatte mich gerade zur Ruhe niedergelegt, da erschallt plötzlich der Ruf: „Alarm!" „Schnelltauchen!" „Flieger!", und die Heizerfreiwache, die sich wegen des herrlichen Wetters zum Teil auf den Turm gesetzt hatte, stürzt in die Zentrale hinunter. Ehe ich oben sein konnte, höre ich schon die Bombe fallen und das Fliegermaschinengewehr knattern. Die Wache, die wegen ihrer Unachtsamkeit einen auf den Kasten bekam, behauptete entschuldigend, der

Flieger sei aus der Sonne gekommen und nicht zu sehen gewesen. Als wir nach einer Stunde vorsichtig Umschau hielten, lag der Flieger regungslos auf dem Wasser; einer der Insassen machte sich auf dem Tragdeck zu schaffen. „Ha, Panne!" jubelten wir. Jetzt kommt die Rache. „Auftauchen! Geschütz klar!" rufe ich durch das Schallrohr in die Zentrale, ein Kommando, das freudigen Widerhall findet. Auf 1000 m Entfernung waren wir vor seinem Maschinengewehr sicher und glaubten den kranken Flieger in Ruhe mit dem Geschütz erledigen zu können. Noch war aber der erste Schuß nicht gefallen, als unser Flieger mit erstaunlicher Geschwindigkeit aufstieg und auf „U C 65" zum Angriff ansetzte. Mit Schnelltauchen kommen wir gerade noch tief genug auf 20 m, um uns vor der zweiten kräftigen Bombe zu retten, aber wir bezahlten unsere verwegenen Hoffnungen mit zwei Wasserstandsgläsern, die durch die Detonation gesprungen waren. „Den Fliegern soll man nie trauen", meinte der Wachoffizier verlegen, wie wir mit langen Gesichtern dasaßen und an Gewalds Ahnung dachten: Wieder einmal Pech! — Aber es sollte noch schlimmer kommen.

Mit der Dämmerung standen wir unter Wasser vor der französischen Küste und musterten die gewaltigen Molenbauten des Kriegshafens Cherbourg, über welche die Masten zahlreicher Fahrzeuge, darunter auch eines großen Kriegsschiffes, herüberragten. Vor der Hafeneinfahrt kreuzten 5 kleine Torpedoboote, kümmerliche Dinger, die zwanzig Jahre und mehr im Dienst sein mochten, für den Überwachungsdienst aber noch genügten, uns jedenfalls heute den Angriff außerordentlich erschwerten. Nur für Sekunden konnte man das Sehrohr zeigen. Still wie ein Spiegel, ölglatt dehnte sich die leuchtende Meeresoberfläche. Die Torpedolaufbahn wird man selbst noch bei Dunkelheit auf viele 100 m erkennen können. „Wir dürfen daher nur auf nächste Entfernungen schießen, so daß der Dampfer der Blasenbahn nicht mehr ausweichen kann", gebe ich halblaut zur Unterrichtung der Zentrale durch das Sprachrohr nach unten.

Eine halbe Stunde Wartens wurde mit Erfolg belohnt. Punkt 10 Uhr erscheint in der Moleneinfahrt die Spitze des Geleitzuges: 5 Dampfer, jeder 3—4000 t groß. Mit kleinster Fahrt schleiche ich mich heran. Der dritte Dampfer scheint der beste zu sein; auf den haben wir es abgesehen. Jetzt passiert der erste auf 600 m. Noch ist es mir für den Schuß zu weit. Der zweite zieht auf 400 m auf schönste Schußentfernung an uns vorüber. Schon kommandiere ich: „Rohr Achtung!", als Zeichen, daß im nächsten Augenblick der Torpedo fallen soll. Da kommt eins der alten Torpedoboote im ungünstigsten Moment in die Ziellinie; für einen Augenblick muß das Sehrohr eingefahren werden, damit der Bewacher uns nicht sieht. Als ich eine Minute später wieder Umschau nehmen kann, steht „U C 65" dicht vor dem dritten Dampfer. Der Schuß fällt. Aber

wieder bleibt die Wirkung aus. — „Zu nah! Der Torpedo ist unter dem Dampfer durchgegangen.“ Im Geiste sehe ich die langen und enttäuschten Gesichter meiner Leute. Eine feine Abschiedsfahrt! Sollte uns denn diesmal nie ein Erfolg winken?

Doch über die Mißgunst des Schicksals zu grübeln ist jetzt keine Zeit; schnell treibt uns der einsetzende, starke Strom an den Molen vorbei. Kaum ist es dunkel genug geworden, tauchen wir auf. In der Ferne, gegen den hellen Abendhimmel silhouettenhaft abgehoben, ist der Geleitzug noch zu erkennen. „Ölmaschinen anwerfen! Beide Maschinen alle Fahrt voraus!“ Hinterher! Noch einmal wollen wir unser Glück versuchen. — Einen Dampfer müssen wir von diesen fünfen doch unter Wasser bringen.

Eine Stunde später stehen wir mit dem Geleitzug auf gleicher Höhe. Vier Fischdampfer sichern ihn auf allen Seiten. Ich überlege mit Gewald und dem Wachoffizier, wie wir angreifen sollen. Unverändert still, wie auf einem Tümpel, blank und hell schimmert die Wasserfläche, über ihr wölbt sich ein sternklarer, mondloser Himmel, der hin und wieder durch eine Wolke etwas verdunkelt wird. Für den Überwasserangriff ist es zu hell, für den Unterwasserangriff durch das Sehrohr zu dunkel. Wenn wir angreifen wollen, bleibt uns nichts übrig, als uns überflutet hinzulegen und mit freien Augen zu schießen. Wir hatten dieses schwere Manöver schon wiederholt exerziert. Auf meine Tiefensteuerung konnte ich mich auch unter schwierigsten Verhältnissen verlassen. Ich rufe den Leitenden Ingenieur, zeige ihm den Geleitzug und erkläre ihm die Gefechtslage. Wie immer ist Hißbach schnell im Bilde und geht in die Zentrale mit dem Befehl, das Boot so weit zu fluten, daß der Turm nicht höher als 80 cm über die Wasseroberfläche ragt. Der Wachoffizier, Oberleutnant zur See Rogge, und ich bleiben oben, die Wache wird unter Deck geschickt. Langsam wie ein Gespenst zieht der Geleitzug heran. Wir ducken uns tief, um die Silhouette des Turmes möglichst klein zu halten. „Es ist doch verteufelt hell“, murmelt Rogge vor sich hin. „Der vorderste Bewacher wird uns nur auf 400 m passieren; wenn er uns nur nicht sieht.“ Aus den vorhergehenden Beobachtungen weiß ich, daß der dritte Dampfer der größte ist. Mit ganz wenig Fahrt gehen wir über den Achtersteven noch etwas näher heran, um diesmal sicher zum Schuß zu kommen. So — jetzt wird die Entfernung gut. „Heckrohr fertig.“ Doch was ist das? Das Boot, dessen Turmluk zur Befehlübermittlung noch etwas offen steht, wird plötzlich stark achterlastig und sinkt tiefer. Nur eine Handbreit weiter, und das Luk kommt unter Wasser. „Beide Maschinen halbe Fahrt voraus!“ Mit einem Ruck schlage ich das Turmluk zu und versuche krampfhaft es zu schließen, um einen Wassereinbruch in das Bottsinnere zu verhindern. Doch das Handrad läßt sich nicht drehen. Das Boot sinkt tiefer; schon schlägt das Wasser über meinem Kopf zusammen, während ich ver-

zweifelt am Handrad rücke. Luftblasen ziehen an mir hoch. Das Angstgefühl, daß das Boot durch eigenes Verschulden untergeht, gibt einem langen Atem und gewaltige Kraft, aber das Luk läßt sich nicht schließen. Ich muß mich loslassen und schieße an die Oberfläche. Immer noch blubbern die Blasen von unten rauf. „Mein Boot, mein Boot!" schreit es in mir auf. „Das ist das Ende. — Durch Tauchpanne gesunken, nicht im ehrlichen Kampf." Wenige 100 m zieht der Bewacher vorüber. Sollte ich rufen? Nur den Bruchteil einer Sekunde wird dieser Gedanke wach. „Gefangennehmen lassen? — niemals!" Und wie bei einem, der mit dem Leben abgeschlossen hat, kommt die große Ruhe über mich. Unendlich langsam, zum Greifen nahe, schiebt leise rauschend Schiff nach Schiff sich an mir vorbei. Jetzt hat der Schlußbewacher mich passiert. Ich schwimme mechanisch irgendwohin in die Unendlichkeit. Was ist das dort? Fast steht mir das Herz still. Zoll um Zoll hebt sich 30 m von mir entfernt ein schwarzer Gegenstand aus dem Wasser. Mit wenigen Stößen bin ich in der Nähe: Es ist die auf dem Vorschiff aufgesetzte Netzsäge des Boots, an der eine menschliche Gestalt, mein Wachoffizier, angeklammert hängt. Wenige Sekunden später taucht dicht bei mir gleichfalls Zoll um Zoll, der Turm aus dem Wasser. Drei Stöße, und ich habe ihn erreicht, reiße das Luk auf: „Wieviel Wasser ist im Boot?" „Unter Deck ist alles klar" — in aller Seelenruhe kommt die Antwort von unten. Im gleichen Augenblick aber fängt das Boot wieder an zu sinken, und schon werde ich wieder unter Wasser gezogen. Aber nur ein kurzer Moment, und dann ist der Turm wieder frei. Mit Preßluft steigt das Boot wie ein Nilpferd aus dem Wasser, unbeschädigt, ohne Panne. — Ich konnte es zunächst gar nicht fassen.

Wie war es gekommen? Der Steuermann hatte, als das Boot zu sinken begann, eisenfest das Luk zugehalten, damit ja kein Wasser einströmen sollte, und Hißbach sagte sich, daß wir unmittelbar vor dem Geleitzug stehen, ein rasches Auftauchen könnte unsere Vernichtung bedeuten, der nahe Bewacher müßte uns sehen und rammen. Daher versuchte er im festen Vertrauen, daß sein Kommandant sich selbst helfen werde, das Boot so langsam wie möglich wieder an die Oberfläche zu bringen. Erst als es zum zweiten Male zu sinken begann, gab er Preßluft.

Trotz allem Ärger und Kummer über den erneuten Mißerfolg zog doch ein stolzes Vertrauen in mein Herz ein: Mit solchen Offizieren, mit solchem Personal konnte man alles wagen! Nicht nur da, wo es auf Schneid ankommt, erst recht da, wo nur Besonnenheit das Boot retten kann, zeigt sich das wahre Können der Besatzung. In dieser schlimmsten Situation hatte die zuverlässige Zusammenarbeit auf „UC65" vom Kommandanten bis zum Rudergänger, vom Maschinisten bis zum Zentralheizer sich glänzend bewährt: — Das war das stolz empfundene Ergebnis der schweren

Tauchpanne. „Sollten wir nun das Schicksal noch weiter versuchen, wo es, wie Gewald geahnt, immer gegen uns war?" Beim Glase Portwein halten wir Kriegsrat. Eine halbe Stunde später ist unser Entschluß gefaßt. „Kurs nach Brügge! Neue Torpedos geholt und dann noch einmal, und sei es nur für drei Tage, heraus!"

24 Stunden später, am 23. abends, liefen wir in Zeebrügge ein, zwar nicht gerade siegesstolz, aber fest entschlossen, den Fehlschlag wieder einzuholen. Es gab manch herzlichen Händedruck und Glückwunsch, als wir von unseren schweren Pannen erzählten. Zunächst wollte der Führer der U-Boote von einem Wiederauslaufen nichts wissen: Ein Teil meiner Leute sollte seit vierzehn Tagen bereits in Bremen zur Belohnung auf der Werft sein, und in einer Woche sollte das neue Boot in Dienst gestellt werden. Aber keiner von uns wollte diese Unglücksfahrt als Abschluß seiner Tätigkeit auf „UC65" anerkennen, sondern lieber auf Urlaub und Erholung verzichten. Unserm einmütigen Wunsche fügte sich schließlich auch der Führer der U-Boote, nachdem wir ihm zugesichert hatten, daß wir nicht länger als vier Tage ausbleiben wollten.

Am 25. Juli mittags wollten wir wieder in See. Aber noch einmal schien das Schicksal mit den Engländern im Bunde zu sein. Am frühen Morgen wurden wir durch schweres Geschützfeuer vor Zeebrügge geweckt. „Küstenalarm!" „Die Engländer stehen mit Monitoren und Zerstörern vor der Küste und legen eine neue Netz- und Minensperre", sagte mir der Admiralstabsoffizier durchs Telephon. Das durfte „UC65" aber nicht abschrecken, wir mußten heraus! Als wir um 5 Uhr nachmittags an die Zeebrügger Mole gingen, um uns die neuesten Nachrichten über die feindlichen Maßnahmen von dem an der ganzen Westfront bekannten Molenpapst zu holen, führte er mich zur eigenen Unterrichtung an das große Entfernungsmeßgerät. Durch die fünfzigfache Vergrößerung bot sich mir ein wunderbares kriegerisches Schauspiel: In der Ferne, außerhalb der Reichweite unserer schweren Küstengeschütze, kreuzten 4 Monitore, umkreist von einem Hornissenschwarm von Motorbooten, Zerstörern, Fischdampfern. Über ihnen schwebten unsere siegreichen Flandernflieger, Land- und Seeflugzeuge, denen es gelungen war, nach heftigem Kampfe die Herrschaft in der Luft zu erringen und die feindlichen Maßnahmen zu beobachten. Zwischen den Monitoren und der Küste brausten unsere Flandernzerstörer auf und ab, stießen unablässig gegen den Feind vor, schossen sich mit den englischen Zerstörern herum, um ein weiteres Auslegen der feindlichen Netzsperren zu verhindern und ihre genaue Lage festzustellen. Mit Hilfe unserer Flandernzerstörer mußte das Auslaufen gelingen. Kaum hatte ich dem Führerboot meine Absicht mitgeteilt, so stieß schon die gesamte Flottille nach Westen vor, um die feindlichen Zerstörer zurückzudrängen und „UC65" das Auslaufen nach Norden zu ermöglichen. Ungesehen und ungestört

schlichen wir uns unter der holländischen Küste hindurch und gewannen das freie Wasser.

Das sehr klare und sichtige Wetter, das dem Feinde das Auslegen der Netzsperren an navigatorisch genau festgelegten Orten erleichtert hatte, wurde mit Einsetzen der Dämmerung schnell diesig, und bald deckte dichter, gelber Nebel das Meer. Um ½ Uhr morgens stehen wir vor der Sperre. Es ist etwas klarer und sichtiger geworden. Um von der Bewachung nicht gehört zu werden, fahren wir elektrisch. Gleich muß die Sperre erreicht sein. Angestrengt starren wir in den Nebel hinein. „Motorboot an Backbord!" schreit der Koch, der als Ausguck vorn am Bug von „UC65" aufgestellt ist. Tauchen ist zwecklos, also entweder ausweichen oder rammen, das waren die einzigen Möglichkeiten für uns. „Beide Maschinen äußerste Kraft voraus!" Schon dreht „UC65" nach Backbord zum Rammstoß. „Halt! Hart Steuerbord!" Das ist ja kein Motorboot, sondern eine Boje, die durch den Nebel so verzerrt erscheint. Haarscharf kommen wir frei. Die Tonne schliert aber doch an der Bordwand entlang und reißt ein Blech, das zum Abweisen von etwa hakenden Netzen angebracht ist, vom Bootskörper ab. „Das Pech fängt schon wieder an."

Ungestört laufen wir weiter. Gegen Morgen, es war der 26. Juli, ist es etwas klarer geworden, aber noch ist keine 1000 m weit zu sehen. Die Morgendämmerung ist für den U-Boots-Fahrer die ungemütlichste Stunde. Das U-Boot kann gar zu leicht überrascht werden, da es fast ebenso schnell vom Feinde gesehen wird, wie es ihn selbst erkennt. Während wir zur kurzen Ruhe unter Wasser gehen, überlegen wir an der Karte, wie die zur Verfügung stehenden drei Tage am besten auszunutzen sind. „In drei Stunden könnten wir bei Beachy-Head stehen", sagt uns der Zirkel. Die Gezeitentafel gibt uns schnell darüber Aufschluß, daß wir gegen 3 Uhr Hochwasser in Dover und von dieser Stunde ab auch auf Verkehr bei Beachy-Head rechnen können. Die englische Admiralität ließ mit Rücksicht auf die ständige Minengefahr in dieser Gegend die Dampfer nämlich nur wenige Stunden um die Hochwasserzeit laufen, weil sie dann die größte Sicherheit haben, ungefährdet über die Minen hinwegzukommen. Unser Arbeitsplan ist fertig: um 3 Uhr wollen wir also bei „Royal Sovereign" Feuerschiff stehen. Zwei Stunden später, gegen ½1 Uhr, legen wir uns zur Ruhe vor dem Angriff auf den Grund.

Ich war von einer begreiflichen Unruhe erfüllt, konnte nicht schlafen und ging nach einiger Zeit nochmals durchs Boot. Nur vier Tage noch Kommandant von „UC65"! Sollte das Glück, das in den letzten sechs Monaten uns unerhört begünstigt hatte, mir jetzt untreu werden? Gerade jetzt, wo ich für meine Leute so sehnlich einen schönen Abschluß unserer gemeinsamen Tätigkeit gewünscht hatte? Im Heckraum prüften Torpedomaat und Torpedo-

heizer die Torpedos, füllten die Luft auf und sahen die Einstellungen noch einmal nach. Ich höre gerade, wie der Torpedomaat murmelt: „Den Torpitter wollten wir eigentlich das letzte Mal schon ‚Lion' taufen. Damals wurde es nichts. Aber diesmal bringt er uns ganz sicher was. Und dann nach Haus." „Los dafür", dachte ich, und eine Viertelstunde früher als beabsichtigt weckte ich den Leitenden Ingenieur. „Auf Tauchstation! Untertrieb beseitigen."

Vorsichtig lösen wir uns vom Grunde und halten durchs Sehrohr Umschau. Es war klar geworden. In der Ferne kamen die weißen Felsen von Beachy-Head heraus. Ein frischer Wind hatte die Nebel weggeblasen und leichte Schaumköpfe aufgeworfen. „Ein ideales Angriffswetter", rufe ich froh. „Wie erwartet, herrscht auch schon reges Leben. Mehrere Bewacher, 2 kleine Dampfer und 2 Patrolboote sind in Sicht, wir laufen mit geringer Fahrt auf das Feuerschiff zu", gab ich zur Unterrichtung der Besatzung in die Zentrale herunter.

Wir sind noch nicht lange in Fahrt, da erscheint im Osten eine schwarze Rauchwolke. 10 Minuten später erkenne ich, daß es sich um einen großen Vierschornsteinkreuzer handelt, der mit starkem Zickzackkurs, im Geleit von 2 Zerstörern, mit hoher Fahrt näherkommt. „Angriff beginnt, nun wollen wir zeigen, daß wir auch Glück haben können. Beide Bugrohre bewässern! Mündungsklappen auf! Heckrohr klar!" Berger, mein Assistent im Turm, gibt die Befehle an die Gefechtsstellen. „Jetzt passiert der Kreuzer das Feuerschiff." Wenn er Zack auf mich zumacht, kommt er gerade recht für beide Bugrohre. Macht er Zack von uns weg, sind wir die Dummen, denke ich. Ei gemein! er macht Zack von uns weg. Mit äußerster Maschinenkraft und Hartruder werfe ich das Boot herum, um doch noch mit den Bugtorpedos zum Angriff zu kommen. Aber beide Torpedos zu lösen, schien mir bei der weiten Entfernung zu unsicher; bei dem bisherigen Pech durfte ich nichts mehr riskieren. „Backbord Rohr Achtung! Backbord Rohr — Los! Sehrohr einfahren!" „Der Begleitzerstörer ist 300 m entfernt", rufe ich hinunter. „Torpedo ist raus", meldet der Torpedomaat durchs Sprachrohr. Nur ein Gedanke lebt jetzt im Boote. Trifft er? Geht er vorbei? 20 Sekunden später: „Sehrohr ausfahren", und im selben Augenblick dröhnt die Explosion durchs Boot; mit einer mächtigen Wassersäule detoniert der Torpedo am hintersten Schornstein des Kreuzers. „Drei Hurras für den ersten Kreuzer der U-Flottille Flandern!" ruft irgend jemand, und „drei Hurras auf unseren Kommandanten." Schmott, als verantwortlicher Grammophondirektor, sucht vergebens nach der Platte „Deutschland, Deutschland über alles", kann sie aber natürlich nicht finden und stellt statt dessen das „Seeräuberlied" an. „— — — zum Himmel empor erschallt unser Jubelschrei: Es lebe das ewig brausende Meer, Es lebe die Seeräuberei!"

Jetzt konnte ich den Kreuzer genauer betrachten und hielt ihn zunächst für den letzten Veteran aus der „Cressy"-Klasse, die durch Weddigen weltberühmt geworden war. Erst später stellten wir aus den „Schattenrissen der feindlichen Kriegsschiffe" fest, daß es sich auch um den großen Kreuzer „Ariadne" handeln könnte. Er sackt achtern sichtlich tiefer, bekommt starke Backbordschlagseite und bleibt bewegungslos auf der Stelle liegen. „Anscheinend läuft der Maschinenraum voll, da werden wir ihm wohl noch einen zweiten Torpedo geben müssen." Von allen Seiten eilt die Bewachung herbei. Nach einer halben Stunde zähle ich 3 Zerstörer, 4 Patrolboote, 6 Minensucher, vom Aussehen unserer alten Torpedoboote, und rund 20 Bewachungsdampfer, die den wundgeschossenen Kreuzer in dichtem Schwarm umgeben. Schon versucht ein kleiner Bewacher ihn in Schlepp zu nehmen. „So, nun wird es Zeit, daß wir ihm den Todesstoß beibringen." Bei der außerordentlichen Abwehr schien mir die Landseite zum Angriff am günstigsten; mit hoher Fahrt laufen wir auf 20 m Tiefe der Küste zu. Als ich nach 7 Minuten das Sehrohr wieder ausfahre, sehe ich zu meinem Erstaunen, daß der Kreuzer schon in Schlepp genommen ist und mir die gesunde Seite zudreht. Da bleibt nichts übrig, als unter ihm durchzutauchen und aus allernächster Nähe mit dem Hecktorpedo ihm den Garaus zu machen.

„Gewald, etwa 1000 m sind wir jetzt ab. Wir wollen aus allernächster Entfernung innerhalb des Sicherungsgürtels, den die 30 Bewacher um den Kreuzer bilden, schießen! Auf 20 m gehen!" Um 1000 m zu durchlaufen, brauchen wir bei dieser Fahrtstufe 3 Minuten und etwas, rechnet Gewald, über seine Koppelkarte gebeugt, auf der er unsere Kurse und Geschwindigkeiten einträgt.

Meiner Schätzung nach mußten wir jetzt unter ihm durch sein. Da meldet auch schon der Steuermann: „Zeit um." „Schnell auf 11 m gehen! Sehrohr ausfahren." Viel zu langsam steigt das Boot. Wo mögen wir stehen? Haben wir den Kreuzer passiert? Kommen wir unter einem Bewacher hoch? Solche Gedanken schießen einem durch den Kopf, während ich am Sehrohr stehe und sehnlichst warte, daß das Objektiv über die Wasseroberfläche gelangt. Endlich ist es frei, drei Finger breit über den Wellen. Mit einem Ruck drehe ich das Sehrohr um den ganzen Horizont. 100 m hinter uns liegt der Kreuzer. Wir stehen mitten im Sicherungsgürtel. „Heckrohr fertig!" Da braust der Zerstörer „G 54" heran, genau auf uns zu. „Schnell auf 17 m gehen." Über uns rauschen die Schrauben. Jetzt hat er passiert. „Schnell auf 11 m gehen." Rundblick. — Ich sehe nur eine hohe, grauschwarze Wand. Ehe das Sehrohr wieder eingefahren ist und ich „Tieftauchen!" kommandieren kann, zieht sausend und heulend der Turbinenzerstörer über uns hinweg. Haarscharf ging es am Rammstoß vorüber.

So geht es in dieser tollen Bewachung aber nicht weiter:

Jetzt muß der Schuß fallen. „Heckrohr Achtung. Bitte, schneller höher kommen.“ Sekunden werden zu Minuten. Endlich ist das Sehrohr frei. Gott sei Dank, ½ Minute haben wir Ruhe vor den kreisenden Zerstörern. Vorn auf der Back des Kreuzers steht, wie eine schwarze Wand, die Mannschaft angetreten. Gerade schleppt der Bewacher an. Eine kleine Kursänderung genügt, um das Heckrohr auf den Kreuzer zu richten. „Achtung! Los!“ Unter der Brücke erfolgt die Detonation, und fast im Schuß legt sich der große Kasten über und kentert langsam nach Backbord, daß man fast in die Schornsteine sehen kann. „Auf 20 m gehen. Beide alle Fahrt voraus!“ Heraus aus dem Hexenkessel!

So, — den hatten wir! Es war ein schweres Stück Arbeit gewesen, der Angriff hatte höchste Anforderung an die Tiefensteuerung und die Torpedowaffe gestellt. Aber alles hatte geklappt, und voll Stolz und Freude durfte „UC65“ auf diesen seinen schönsten Erfolg zurückblicken. Nun konnten wir getrost nach Hause fahren und das Boot in andere Hände geben. Weiter solch Glück und wir wollten unsere Torpedos rasch anbringen.

Jetzt waren wir aus der Gefahrzone heraus. Nun hieß es „geräuschlose Fahrt“, um von den mit allen Mitteln moderner U-Boot-Jagd ausgerüsteten Feinden nicht gehört zu werden. Wie schmeckten Kaffee und Keks nach dieser anstrengenden und aufregenden Stunde, während über uns die Schrauben der suchenden Bewacher und Zerstörer mahlten. „Sucht Ihr nur. Ihr kriegt uns ja doch nicht!“

Erst in später Nachtstunde hatten wir die Verfolger abgeschüttelt und konnten auftauchen, um die Batterie wieder aufzuladen.

Gegen 3 Uhr am nächsten Morgen wird von der Wache ein alleinfahrender Dampfer gemeldet. Das paßte gerade! Im Überwasserangriff erhält er einen Torpedo in den Maschinenraum, sackt parallel tiefer, macht aber noch keine Anstalten zum Sinken. Vorsichtig umkreisen wir ihn, suchen ihn mit Doppelgläsern scharf ab und mustern die Umgegend. Er könnte ja eine U-Boot-Falle, eines jener berüchtigten Q-Schiffe vom „Baralong“-Typ sein. Zwei Rettungsboote rudern an der Backbordseite davon. Auch auf der anderen Seite ist nichts Verdächtiges zu sehen. Also „Geschütz klar“, um aus 200 m Entfernung mit Granaten Löcher in die Bordwand zu schießen. Gerade soll die letzte Granate ins Rohr, da schreit der Ausguck: „Bewacher an Backbord!“ „Alarm, Einsteigen, Fluten!“ fast gleichzeitig werden die drei Befehle ausgeführt. „UC65“ dreht im Tauchen auf den Dampfer zu, um unmittelbar hinter seinem Heck unter Wasser zu gehen und vor direkten Wasserbomben gesichert zu sein. Das Oberdeck ist bereits überspült, — da klopft es verzweifelt an den Turm. „Ein Mann noch draußen?“ zuckt es mir durch den Kopf. „Wir dürfen ihn nicht im Stich lassen.“ Trotz der drohenden Gefahr vor dem heranbrausenden

Bewacher kommandiere ich: „Preßluft!" Während das Boot mit Preßluft sich hebt, reiße ich das Luk auf, ziehe meinen Bootsmaat Berger hinein — „Fluten!" — und wir brausen wieder herunter auf 20 m. Berger, der durch den Schreck natürlich mitgenommen war, berichtete. „Als Alarm kam, wollte ich das Zielfernrohr vom Geschütz noch mitnehmen, fiel dabei außenbords und trieb an der Bordwand entlang. Durch Zufall ergriff ich das Blech, das an der Sperre, als wir die Boje rammten, abgebogen wurde, reppte mich hoch und stürzte auf den Turm. Der Bewacher war aber schon ganz nahe."

So hätte uns das 100. Schiff, das wir seit dem 1. Februar 1917 mit „U C 65" versenkten, beinahe das Leben eines meiner besten Männer gekostet. Wie gnädig war das Schicksal uns gewesen; aber wie wandelbar ist es auch. Vor acht Tagen nichts als schwerste und schmerzlichste Pannen, heute dankbar empfundenes Glück.

Eine halbe Stunde später sind wir wieder aufgetaucht. Der Dampfer ist gesunken. In seiner Nähe kreisen 2 Bewacher, die uns anmorsen und, da wir das Erkennungssignal nicht sogleich beantworten, unter Feuer nehmen. Wir tauchen gerade zur rechten Zeit. Denn bald darauf erscheint im Westen ein großer Dampfer mit auffallend hohen Masten, am Heck, ziemlich verdeckt aufgestellt, ein großes Geschütz mit Schutzschild. Wir hatten keine Bugtorpedos mehr, mußten ihn mit dem Hecktorpedo angreifen und konnten ihn daher aus naher Entfernung mustern, bis ihn unser Torpedo am achtern Mast traf und innerhalb einer Viertelstunde in die Tiefe zog.

Wir konnten mit unserer bisherigen Beute zufrieden sein. Eine kurze Nachrechnung unserer Erfolgsliste, die mit großer Sorgfalt vom Steuermann und zur Gegenkontrolle auch im Maschinentagebuch geführt wurde, ergab, daß wir seit dem Beginn des U-Boot-Krieges, dem 1. Februar 1917, 136500 t vernichtet hatten. Vergessen waren Ärger, Kummer und Nöte der letzten Pannenfahrt.

„Ist der Gegner klein und stille
Lenkt der Hoofdenschwan
Heimwärts zu der U-Flottille
Fröhlich seine Bahn!"

Wie oft hatten wir unser Flandernlied gesungen in der Offiziersmesse und Mannschaftskantine, aber so froh und zufrieden, wie heute meine Männer es summten, hatte es mir noch nie geklungen. O schöne, glückliche Abschiedsfahrt! Und nun heimwärts!

Die Rückfahrt wurde uns nicht leicht gemacht. Flieger und Zerstörer hielten uns den ganzen Tag bis spät abends unter Wasser. Erst nach Sonnenuntergang konnten wir auftauchen. Mit höchster Fahrt brausen wir nach Osten, um unseren letzten Torpedo möglichst nahe vor der Sperre bei Dover anzubringen. Wie gerufen, erscheint um Mitternacht auf der Höhe von Dungeneß ein von 2 Bewachern geleiteter großer Dampfer. Wir tauchen, und 10 Minuten später

trifft unser Torpedo ihn unter der Brücke. Mit gewaltiger Explosion fliegt das Vorschiff in die Luft; das Hinterschiff steht in Flammen. Als leuchtende Abschiedsfackel grüßt uns der brennende Dampfer noch eine Stunde lang, während wir unseren Heimmarsch schon wieder fortgesetzt haben. Ungehindert schlüpfen wir durch die dichte Bewachung und überrennen auch ungefährdet die Minennetze, die zwischen den Sperrtonnen deutlich sichtbar ausgespannt waren.

Aber noch ein letztes Abenteuer war uns beschieden, ehe wir den Heimathafen erreichen sollten. Zum Schutz gegen feindliche Fliegerangriffe hatten wir uns zum frühen Morgen durch Funkentelegraphie einen deutschen Kampfflieger nach der jedem U-Boots-Fahrer bekannten Tonne 250 bestellt. Zur festgesetzten Zeit wird mir auch gemeldet: „Die beiden Flieger sind in Sicht." Aber schon 2 Minuten später heißt es: „Maschinengewehr klar. Kommandant an Deck! Die Erkennungssignale werden nicht beantwortet", meldet der Wachhabende. Ein mächtiges Flugboot, begleitet von einem unzweifelhaft deutschen Kampfflieger, nähert sich in 200 m Höhe. Unser Maschinengewehr ist schußklar. Nur noch 500 m sind die Flieger entfernt, und noch ist ihre Nationalität nicht zu erkennen, da beginnt das Flugboot aus 3 Maschinengewehren uns zu beschießen. Jetzt können wir auch die Trikolore bei ihm und das Eiserne Kreuz bei dem Kampfflieger ausmachen. Mit höchster Fahrt und hartem Ruder versuchen wir uns dem Bombenangriff zu entziehen und durch Maschinengewehrfeuer das Flugzeug in respektvoller Höhe zu halten. Jetzt lösen sich zwei große Körper unter dem Führersitz los, deutlich kann man sie fallen sehen — Bomben. Hart Steuerbord fliegt das Ruder. Nur 100 m seitwärts und hinter uns detonieren die Bomben unschädlich im Wasser. Doch zu einem neuen Angriff setzt das Flugboot nicht an. Es dreht ab, verfolgt von unserem deutschen Kampfflieger, der augenscheinlich Maschinengewehrpanne hatte und daher zu unserer Unterstützung nicht eingreifen konnte.

Dem braven Torner, unserem Maschinengewehrschützen und Tiefensteuerer, gebührte der Erfolg; sein Feuer mußte dem Flugboot doch wohl erheblichen Schaden zugefügt haben. „UC 65" hatte eine Reihe von Treffern im Turm, in den Tauchtanks und Bunkern erhalten. Wäre der Angriff auf der Ausreise passiert, so hätten wir heimkehren müssen. Nun trugen wir mit doppeltem Stolz unsere Narben, als wir, unter der holländischen Küste unsdurchschleichend, an den bewachenden Monitoren und Zerstörern ungesehen vorbei, um die Mittagsstunde in Zeebrügge einliefen.

Nun war der Abschied da: Abschied von Brügge; von meinem Boot. Erst jetzt kam es uns zum vollen Bewußtsein, daß die Trennungsstunde schlug. Leb' wohl, „UC 65" — lebt wohl, ihr braven Leute. Kehret immer so froh und glücklich wie heute in den Heimat-

hafen zurück — ohne mich; aber meine Gedanken werden noch oft bei euch sein! Hart hat das Schicksal uns oft angepackt und uns manchmal an den Rand des großen Wellengrabes geführt; aber vom Glücke gnädig begünstigt, durchdrungen vom festen Siegeswillen, haben wir die Oberhand behalten, haben wir gesiegt. Bewahret euch den frischen Tatendrang, den echten Flanderngeist — bewahret eurem alten Kommandanten auch ein treues Angedenken.

Ganz weich wird es mir ums Herz und fast heiß in den Augen; wie innig man mit Boot und Mannschaft verwachsen ist, fühlt man erst in der Abschiedsstunde.

Drei Eiserne Kreuze erster Klasse und vier zweiter Klasse für meine Besatzung war ein schöner Lohn. Aber die größte Freude wurde uns zuteil, als vierzehn Tage später eine Allerhöchste Kabinettsorder eintraf, welche „in gnädiger Anerkennung der trotz feindlicher Gegenwirkung erzielten weiteren großen Erfolge im U-Boot-Krieg im Englischen Kanal und in der Irischen See der Besatzung von ‚UC 65' die Allerhöchste wärmste Anerkennung für ihre so oft bewährte Unerschrockenheit und Tapferkeit aussprach".

Manch stolzer Erfolg war „UC 65" noch beschieden. Dann bestimmte es das Schicksal, daß drei Monate später, fast an der gleichen Stelle, wo es sich seine schönste Beute geholt hatte, es einem feindlichen U-Boots-Torpedo zum Opfer fiel. Um einen Meter, und der Torpedo hätte sein Ziel verfehlt; er riß das Heck fort; das sinkende Boot zog fast die gesamte Besatzung mit in die Tiefe.

Frisch-froher, unerschrockener Sinn, unermüdliches Schaffen und Sorgen, die Waffe scharf zu halten, treueste Hingabe und Kameradschaft zwischen Offizieren und Mannschaft, unbeugsamer, eiserner Siegeswille, restloses Einsetzen für Deutschlands Sieg, das war ihr Leben: Flanderngeist!

Flandernschicksal war ihnen bestimmt, wie so vielen, die gleich ihnen unentwegt von Flandern aus gen England gefahren sind. Über ihrem flandrischen Wellengrab steht das Wort eines Dichter-Kommandanten geschrieben, das so oft in trotzig-ernster Stimmung als Weihespruch den gebliebenen Kameraden nachgerufen wurde, und jetzt über der langen Ehrenliste der U-Boots-Flotille Flandern steht:

„Wem weist die Walküre den Ehrensitz
In Walhall nach Walvaters Wille?
Den Recken, gefallen in Donner und Blitz
Von der flandrischen U-Boots-Flottille".

# U-Boots-Helden

Kapitänleutnant Schwieger
geblieben mit U. 88

Kapitänleutnant Dieckmann
geblieben mit U. 61

Kapitänleutnant Weddigen
geblieben mit U. 29

Oberleutn. z. S. Saltzwedel
geblieben mit U. B. 81

Oberleutn. z. S. Pustkuchen
geblieben mit U. C. 66

Oberleutnant z. S. Klatt
geblieben mit U. B. 69

Kapitänleutn. Rud. Schneider
geblieben auf U. 87

# Die „Möwe"-Abteilung auf dem Tanganjikasee in Deutsch-Ostafrika 1914—1916.

Von Kapitän zur See Gustav Zimmer,
im Kriege Militärbefehlshaber am Tanganjikasee.

Am 30. Juli 1914 war S. M. S. „Königsberg" von Daressalam ausgelaufen, um bei Kriegsausbruch außerhalb des Hafens zu sein, bevor das in Anmarsch befindliche englische Kapgeschwader an der deutschen Küste erschien.

S. M. S. „Möwe" blieb in Daressalam, um für die Kohlen- und Proviantzufuhr der „Königsberg" zu sorgen und nach Erfüllung dieser Aufgabe einen Hilfskreuzer auszurüsten und Kreuzerkrieg zu führen.

Vom 5. August 1914 an waren die Engländer mit drei Kreuzern vor Daressalam, eifrig von Norden und Süden her patrouillierend und zugleich an Land in Daressalam und an der ganzen Küste einen gut arbeitenden eifrigen Spionagedienst durch die indische Bevölkerung einrichtend, der sie tadellos über alles unterrichtete und dessen Mittelpunkt Sansibar war. Am 8. August, als die Engländer im Hafen die Fahrzeuge beschlagnahmten, wurde die „Möwe" von uns versenkt. Die Besatzung war seit dem 6. August an Land.

Als zwei Hilfsdampfer für die „Königsberg" ausgerüstet waren, konnte nach Lage der Dinge die „Möwe"-Besatzung den zweiten Teil ihrer Aufgabe nicht mehr erfüllen; die für einen Hilfskreuzer erforderliche Menge Kohlen war nicht zu beschaffen, vor allem aber ließ die für den Kreuzerkrieg vorgesehene Armierung, zwei 8,8 cm S. K. L. 30 und die dazugehörige Munition von im ganzen 400 Schuß, eine solche Kriegsfahrt nicht zweckmäßig erscheinen. Wohl aber bedeuteten die 106 Köpfe der „Möwe"-Besatzung einen erwünschten Zuwachs für die Verteidigung der Kolonie an Land.

Diese Überlegungen ließen mich schweren Herzens den Gedanken, einen der Dampfer auszurüsten und Kreuzerkrieg zu führen, aufgeben. Ich stellte mich und die Besatzung der „Möwe" dem Kommandeur der Schutztruppe zur Verfügung.

Bei Morogoro, 200 km von der Küste entfernt, am Fuße des Ulugurugebirges, wurde die „Möwe"-Besatzung für den Landkrieg ausgerüstet und exerziert.

Auf dem Tanganjikasee schwamm ein belgischer Dampfer „Alexander Delcommune", etwa 90 t groß. Dieser war am 6. August noch im deutschen Hafen Kigoma gewesen, um Zollgüter abzuholen, und

war mit Erlaubnis des noch unentschlossenen deutschen Gouvernements wieder in See gegangen.

Diesen unschädlich zu machen, und damit die Seeherrschaft auf dem Tanganjikasee für die Deutschen zu erringen, war die erste Aufgabe, die der Kommandeur der Schutztruppe der „Möwe"-Besatzung, als Abteilung „Möwe", stellte.

Am 12. August traf ein Zug der Abteilung „Möwe" von 30 Köpfen unter Oberleutnant zur See Horn in Kigoma ein. Der deutsche Verkehrsdampfer „Hedwig von Wißmann", etwa 60 t groß, wurde bemannt und mit vier 3,7-cm-Revolverkanonen der „Möwe" bestückt. Der Hafen selber wurde zur Verteidigung gegen Seeangriffe eingerichtet. Bei der großen Länge des Sees, etwa 350 sm, und der geringen Geschwindigkeit der „Hedwig von Wißmann" (6—7 sm) gelang es Oberleutnant Horn erst am 25. August, den „Alexander Delcommune" auf der Höhe von Mpala am belgischen Ufer zu sichten. „Alexander Delcommune" wich mit seiner höheren Geschwindigkeit, vor der „Hedwig von Wißmann" weglaufend, einem Kampf auf See aus und ging unter den Schutz der belgischen Küstenbatterien am Lukugafluß, wo mehrere 7,5-cm- und 4,7-cm-Geschütze in guter, beherrschender Stellung aufgebaut waren.

Trotz seiner unterlegenen Artillerie — die Revolverkanonen haben nur eine Schußweite von 2400 m —, nahm Oberleutnant zur See Horn das Gefecht auf, in der Hauptsache seine Granaten gegen den belgischen Dampfer verwendend. In zweistündigem Gefecht erhielt dieser so zahlreiche Treffer in die Kesselanlage und am Schornstein, daß er sich schwer beschädigt auf Strand setzen mußte.

Die „Hedwig von Wißmann" erhielt keinen Treffer, alle Schüsse gingen zu kurz oder zu weit, nur ein Schuß durch die Heckflagge. Das Verhalten der Mannschaft war glänzend gewesen. Der Kommandeur der Schutztruppe, Oberst v. Lettow-Vorbeck, anerkannte die Tat durch das Fernschreiben: „Dank und Glückwunsch der braven Möwe."

Inzwischen hatte sich Oberst v. Lettow entschlossen, die Abteilung „Möwe" nicht an der Küste des Indischen Ozeans zu verwenden, sondern am Tanganjikasee, wo schon ein Teil derselben sich bewährt hatte. Er ernannte mich am 26. August 1914 zum Militärbefehlshaber am Tanganjikasee und Kiwusee, mir die Bezirke Ruanda (Kiwusee) unter Hauptmann Wintgens, Urundi (Russissi und Tanganjikasee) unter Hauptmann Schimmer, Udjidji und Bismarckburg (Tanganjikasee) unterstellend. Am 30. August traf ich mit dem Rest der „Möwe"-Abteilung in Kigoma ein und übernahm den Ausbau der Verteidigung der Westgrenze und des Hafens von Kigoma. Kigoma hatte ich wegen seiner Lage als Schlüsselpunkt der Mittellandbahn, wegen seines vorzüglichen Hafens und seiner guten Verbindungsmöglichkeiten als Stützpunkt der Seeverteidigung und als Sitz des Befehlshabers der Westgrenze gewählt.

Vor dem Versenken der „Möwe" hatten wir das Schiff gründlich ausgepackt. Alles wurde nach Kigoma gebracht, vor allem die wertvollen Dampfpinassen, die die denkbar besten Dienste leisteten und unentbehrlich wurden, ebenfalls alle anderen Boote, auch die der Schutztruppe und der Gouvernements, die im Hafen vor Daressalam vorhanden waren. Leider war die „Hedwig von Wißmann" zu schwach, um auch nur eine der 8,8 cm S. K. zu tragen. Es wurde daher im Laufe des September aus starken Spundbohlen, die in drei Lagen übereinandergelegt wurden, ein kräftiges Floß zusammengebaut, auf dem beide Geschütze Aufstellung fanden.

Während dieser Zeit hatte eine Beobachtungsfahrt der „Hedwig von Wißmann" ergeben, daß die Belgier ihren beschädigten Dampfer verschleppt hatten; wohin war fraglich; die Eingeborenen sprachen von Baraka.

Dorthin ging ich mit der „Hedwig von Wißmann", das Geschützfloß im Schlepp. — Hierbei wurde die außerordentliche Stundengeschwindigkeit von 1,8 sm bei glattem Wasser erreicht. — Das Motorboot der Schlafkrankheitsbekämpfung war, geführt von dem schneidigen Materialienverwalter Kunz, vorausgeschickt, von den Belgiern bei Baraka beschossen worden, als es mit Motorpanne still auf dem Wasser lag. Gleichzeitig suchte eine Dampfpinasse die belgische Küste nach Süden zu ab. Zur Strafe belegte ich Baraka mit 30 Schuß 8,8 bei guter Wirkung. Auf der Rückfahrt meldete die entgegenkommende Dampfpinasse, daß „Delcommune" bei Mtoa Albertville auf den Strand gezogen sei und repariert würde.

Ich beschloß sofort mit der „Hedwig von Wißmann" hinzufahren, den Dampfer abzuschleppen oder zu sprengen, bevor er wieder fahrtbereit wäre.

Am 8./9. Oktober 1914 fand die nächtliche Sprengung des „Alexander Delcommune" am Strande von Mtoa Albertville statt.

Die in Albertville stationierte belgische Kompanie hatte ihr Lager halbkreisförmig um den „Delcommune" aufgeschlagen. Oberleutnant zur See Horn gelang es, mit seinen Leuten durch den Postengürtel hindurch- und dicht an den Dampfer heranzuschleichen, bevor er bemerkt wurde. Sowie der Feind alarmierte, stieß Horn an den Dampfer vor. Dieser lag hoch mit dem Vorschiff auf dem Strand; ein aus Sand oder anderem Material hergestellter Wall schützte den Dampfer vor dem Wellenschlag der Brandung. An ein Abschleppen war daher nicht zu denken, es mußte gesprengt werden. Maschinist Matuschek und Vizefeldwebel Knaak warfen zwei Kisten mit Dynamit in den Heizraum und zündeten die Zündschnur an, die anderen Kisten konnten nicht mehr angebracht werden, da der vielfach überlegene Feind, nachdem er sich von seiner Überraschung erholt hatte, nunmehr stark drängte.

Oberleutnant zur See Odebrecht, 7 Mann, ausgesuchte Leute, stellten in der Nacht vom 10./11. den Erfolg fest. Odebrecht landete etwa 1 km

nördlich des Dampfers; es gelang wieder unbemerkt bis auf etwa 20 m heranzukommen und im Scheine der Wachfeuer festzustellen, daß einige Bodenplatten durch die Sprengung beschädigt waren, die Reparatur aber nur geringe Arbeit verursachen würde.

Nunmehr vom Feinde bemerkt und angegriffen, geriet die Patrouille in eine sehr bedrängte Lage; der Gegner versuchte sie durch Überflügeln abzuschneiden. Odebrecht gab den Befehl, so schnell wie möglich zu feuern, um dem Feinde größere Stärke vorzutäuschen und ihn von sich fernzuhalten. Diese List gelang, der Feind glaubte, wie belgische F.-T.-Telegramme am nächsten Tage zeigten, an eine Abteilung von 100 Mann, und die Wiedereinschiffung gelang ohne Verluste, wenn auch mit Schwierigkeiten, besonders für den Obermaaten Fleck, der abgedrängt sich in den See warf und später aufgenommen wurde.

Während der Vorbereitungen, „Delcommune" auf jeden Fall zu vernichten, kam eine andere Unternehmung zur Ausführung, die den Zweck hatte, Lage und Stärke der belgischen Stellungen am Nordende des Sees bei Uwira zu erkunden und sie gegebenenfalls zu stürmen.

Zu vereinigter Land- und Seeunternehmung stand ich am Morgen des 19. Oktober 1914 3 km östlich von Uwira mit der „Hedwig", das Geschützfloß im Schlepp, nördlich von mir am Land die Abteilung „Möwe" und Abteilung Urundi unter Hauptmann Schimmer.

Der Augenschein zeigte eine uneinnehmbar terrassenförmig bergauf gebaute, mit Drahtverhauen und Wolfsgruben gesicherte Stellung, neben einer starken Erdbefestigung nahe dem Strande. Ich beschoß die Befestigung, die mit vier alten 7-cm-Geschützen antwortete. Ein Munitionsmagazin flog in die Luft. Hierauf nahm ich Kurs auf Albertville. Schlechtes Wetter verzögerte die Fahrt mit dem Floß, so daß ich erst am Morgen des 23. Oktober wieder vor Ntoa Albertville eintraf.

Der belgische Dampfer lag nicht mehr an seiner Sprengungsstelle, die Sichtigkeit wurde durch leichten Dunst beeinträchtigt, der Wind stand auf Land zu, mäßiger Seegang.

Als „Hedwig von Wißmann", geführt von Oberleutnant zur See Horn, mit dem Geschützfloß im Schlepp, auf dem ich mich als Leiter befand, auf etwa 3,8 km an die Südhuk des Hafens von Albertville herangekommen war, eröffnete der Feind mit zwei dort aufgestellten 7,6-cm-Geschützen, die ich jetzt bereits vorzufinden nicht erwartet hatte, das Feuer. Ich ließ auf die Huk zuhalten und beantwortete das Feuer, die beiden 8,8-Geschütze selbst leitend, auf etwa 3 km. Nach acht Schuß war das erste feindliche Geschütz, in einer Felsennische stehend, außer Gefecht gesetzt. Ein abgeschossenes Geschützrad flog in die Luft. Die Geschützführer, besonders Obermaat Fleck, schossen vorzüglich. Als auch das zweite feindliche Geschütz zeitweise schwieg, wurden zwei belgische 4,7-cm-Geschütze, die inzwischen eben-

falls zu feuern begonnen hatten, zum Ziel genommen. Das eine schwieg bald, das zweite mußte häufig das Feuer einstellen, da es durch Treffer in unmittelbarer Nähe mehrfach umgeworfen wurde, aber immer wieder mit außerordentlichem Schneid aufgerichtet und weiter bedient wurde. Die Entfernung war inzwischen auf 2 km heruntergegangen. Während die 3,7-cm-Revolverkanonen der „Hedwig" die feindlichen Geschütze und die aus Schützengräben schießenden Askarikompanien unter Feuer nahmen, richtete ich die 8,8-cm hauptsächlich auf „Delcommune", der inzwischen, unterhalb der feindlichen Geschütze dicht unter Land verankert liegend, bemerkt worden war.

Währenddessen hatte ich der Dampfpinasse, geführt von Oberleutnant zur See Odebrecht, den Befehl gegeben, an „Delcommune" heranzugehen und zu versuchen, ihn ins tiefe Wasser zu schleppen. Die Dampfpinasse kam jedoch auf flachem Wasser fest und zog ein überaus heftiges Feuer auf sich. Sie mußte zurück, völlig durchsiebt von Treffern, machte Wasser und sah mit den in der Wasserlinie mit Holzpflöcken abgedichteten Geschoßlöchern wie ein Stachelschwein aus.

Ein Geschoß hatte die eiserne Ruderpinne verbogen und den Maschinistenmaat Dillmann am Oberschenkel verwundet. Als „Delcommune" als endgültig erledigt erkannt war, fuhr ich nach Kigoma zurück.

Später aufgefangene belgische F.-T.-Meldungen bestätigten, daß „Delcommune" an 40 8,8-cm-Treffer erhalten und „complètement détruit" war.

Auf „Hedwig" hatten mehrere Gewehrgeschosse die Holzwände der Aufbauten durchschlagen, Verluste waren nicht eingetreten, auf dem Floß war niemand getroffen oder von Sprengstücken verletzt, trotzdem Granaten- und Gewehrgeschosse in Mengen dicht davor und dicht dahinter eingeschlagen waren. Nur eine Granate hatte mir die rechte Krempe meines Tropenhelms verändert, desgleichen durch den Luftdruck mein Trommelfell. — Unser Ziel war erreicht, wir beherrschten den Tanganjika vollkommen.

Es war bekannt, daß am Südende des Sees an der englischen Küste zwei alte englische Dampfer lange vor dem Kriege, mit Schutzdächern versehen, ohne Maschinen und Kessel aufgelegt worden waren. Da sie von den Engländern instand gesetzt und dann gefährlich werden konnten, mußten auch sie vernichtet werden. Ich sandte daher Mitte November 1914 Kapitänleutnant Kendrick mit der „Hedwig" (Oberleutnant zur See Horn) und der „Kingani" (Oberleutnant zur See Odebrecht) nach dem Süden mit dem Befehl, die Dampfer abzuschleppen oder zu sprengen. Es gelang, beide Dampfer durch Sprengung zu vernichten. Bei der Sprengung des zweiten, des „Cecil Rhodes", kam es zu einem heftigen Zusammenstoß mit dem Gegner.

Nach dieser Zeit wurde auf dem See von unseren Fahrzeugen

die belgische Küste dauernd blockiert, um den Bootsverkehr am Tage zu unterbinden und um die Belgier zu veranlassen, ihre Küste stark zu sichern. Bei diesen Fahrten muß ich den Leutnant zur See d. R. Ungerer besonders erwähnen, der mit großer Energie und anerkennenswertem Schneid den Belgiern viel zu schaffen machte und ihnen großen Schaden zufügte. Hierbei wurde viel Telegraphendraht von der an der Küste entlanglaufenden Linie abgebaut.

Eine dieser Blockadefahrten führte ich selbst, da ich die Lukugastellung bei günstigerer Beleuchtung studieren wollte. Auf der Fahrt dorthin wurde am Strand eine vor uns herziehende Kolonne gesichtet. Es gelang, ungesehen auf Schußweite heranzukommen. Eine 3,7-cm-Granate sprengte die Kolonne auseinander.

Als ein Boot mit 8 Mann unter Vizesteuermann Edel an Land gesetzt war, um die von der Kolonne weggeworfenen Lasten zu bergen, während „Hedwig" etwa 100 m von der Küste auf der Stelle trat, sie hatte nur noch mit mir 4 Mann an Bord, griffen plötzlich von rechts und links und von den Bergen herab etwa 100 Mann die 8 Mann an. Edel ließ die Lasten ins Boot bringen, 2 Mann ruderten sie an Bord, die übrigen hielten die Angreifer in Schach, lebhaft und erfolgreich unterstützt von der Revolverkanone der „Hedwig".

Am folgenden Morgen, dem 2. Februar 1915, war ich vor Lukuga. Bei der klaren Luft glaubte ich 5 km von Land entfernt zu sein. Aber zwei 7,6-cm-Geschütze, auf 180 m hohem Berge stehend und nach Langbasismessung schießend, belehrten mich, daß ich mich sehr verschätzt hatte. Ihr Feuer lag so gut — die Belgier hatten jetzt andere Artilleristen als im Oktober —, daß nur Zickzackkurs bei äußerster Kraft uns unbeschädigt von 4—7 km aus der Feuerzone brachten. Von den 40 Schuß, deren Ziel wir waren, lagen alle nur wenige Meter vom Schiff. Eine Granate krepierte an der Scheuerleiste, ein an Bord liegendes Zelt in Brand setzend. Während der Beschießung stand die Mannschaft oben auf dem Sonnendeck, jede krepierende Granate mit Mützenschwenken und Hurraruf unter dem Kommando des Obermaschinistenmaat Strehlke begrüßend.

Am folgenden Tage aufgefangene F.-T.-Nachrichten zeigten, daß die obenstehende Mannschaft und die von oben wie Treffer aussehenden Aufschläge bei den Belgiern den Glauben erweckt hatten, die „Hedwig" sei im Sinken und führe auf Land zu. Sie hatten bereits eine Kompanie ausgeschickt, um uns in Empfang zu nehmen. Andererseits hatten diese Nachrichten — ich traf erst zwei Tage später in Bismarckburg ein — begreiflicherweise Unruhe in Kigoma hervorgerufen.

Bei den täglichen Küstenfahrten waren uns allmählich alle Küstenposten der Belgier genau bekannt geworden.. Der Küstenposten bei Tembwe schien besonders geeignet, einmal ausgehoben zu werden. Nachdem durch Spione festgestellt worden war, daß ein

Maschinengewehr und 30 Mann seine Besatzung war, hatten Leutnant Ungerer als Führer der „Hedwig" und Oberleutnant zur See Odebrecht als Führer der Landungsabteilung von einigen Deutschen und 35 jungen Askaris, die zur Verstärkung der Abteilung Bismarckburg bestimmt waren, ihn sich aufs Korn genommen. In der Nacht vom 26. zum 27. Februar 1915 an Ort und Stelle angekommen, erfuhr Odebrecht von Eingeborenen, daß etwa eine Stunde nördlich von Tembwe ebenfalls ein kleiner Posten stände. Hier wurde der Vizefeldwebel von Stosch mit 9 Askaris gelandet, bei Tembwe selber kam Odebrecht mit seinen 5 Mann und 25 Askaris im Schutze der Dunkelheit an Land, sie wurden von einem Spion hinter die feindliche Stellung geführt, wo sie bei Morgendämmerung ankamen. Die beabsichtigte Überraschung mißlang; der Feind hatte, rechtzeitig gewarnt, Stellung bezogen und nahm mit Maschinengewehr und Gewehren unsere Leute heftig unter Feuer. Mit den Askarirekruten konnte Odebrecht kein längeres Feuergefecht gegen das Maschinengewehr führen. Schnell entschlossen gab er Befehl zum Stürmen. Der Sturm gelang; das Maschinengewehr wurde überrannt, der Führer, ein Leutnant, fiel, der Feind wurde auseinandergesprengt. Die einzelnen Gruppen, die mit großer Zähigkeit weiterfochten, vertrieb Leutnant Ungerer durch gutgeleitetes Granatfeuer von der „Hedwig von Wißmann" aus. Der Posten wurde völlig aufgerieben, mit Verlust von 14 Toten und zahlreichen Verwundeten für den Feind. Ein Maschinengewehr, die Waffen der Gefallenen, eine Menge Lasten, ein Engländer und ein verwundeter Askari waren unsere Beute. Nach erfolgter Einschiffung wurde die Abteilung von Stosch aufgesucht. Auch sie hatten vollen Erfolg gehabt und den dortigen Posten aufgehoben, ihm einen Verlust von 4 Toten und 2 Verwundeten von 10 Mann zufügend. Die Verluste auf unserer Seite bei den Kampfhandlungen waren 1 Askari tot, 2 verwundet, Obermatrose Strahlendorf („Möwe" und Rudergänger auf der „Hedwig") schwer verwundet. Er starb leider nach fünf Tagen an den Folgen seiner Verwundung.

Oberleutnant zur See Brocks beschoß am 11. März 1915 Kibanga, im Süden der Halbinsel Ubwari, mit der „Kingani" gegen eine feindliche Abteilung von ca. 160 Mann, die in Erdbefestigungen lag, in zweieinhalbstündigem Gefecht.

Am 14. März 1915 beunruhigte „Kingani" die Küste zwischen Baraka und Uwira, während Kapitänleutnant d. R. Jantzen mit dem Geschützfloß, im Schlepp von „Hedwig", Baraka selbst beschoß und nachts Oberleutnant zur See Siebel mit einer Landungsabteilung auf Ubwari landete, um einen ehemaligen deutschen Askari, der dort als Sultan in Diensten der Belgier lebte, zu fangen. Die Nachlässigkeit der Eingeborenen jedoch vereitelte den gut angelegten Plan des Oberleutnants Siebel.

Bis zum 18. März wurden die Belgier in Atem gehalten.

Während der geschilderten Unternehmungen auf dem Tanganjikasee waren gleichzeitig andere Unternehmungen an Land in den dem See anliegenden Gebieten im Gange. Als Anfang 1915 im Süden bei Abercorn die Engländer sich rührten, wurden im April und Mai als Gegenmaßregel von Daressalam, Tabora und Muansa Feldkompanien herangezogen, die von Kigoma mit Hilfe der Dampfahrzeuge und Daus nach Bismarckburg transportiert werden mußten. Es war stürmische Jahreszeit. Mit 4—5 Daus im Schlepp gegen starken Südwind kamen die Fahrzeuge nur langsam vorwärts.

Anfang Juni 1915 wurde der Dampfer „Graf Götzen" auf der Werft in Kigoma fertig, 8 sm laufend. — Bei seiner Größe, 1200 t, bedeutete er eine außerordentliche Verstärkung unserer Streitkräfte auf dem See. Vor allem war durch ihn eine Beschleunigung der Truppentransporte möglich, da er 8—900 Mann auf einmal an Bord nehmen konnte und die Fahrt in vier Tagen hin und zurück machte, zu der ein Dautransport etwa sechszehn Tage brauchte.

Im März 1915 war bekannt geworden, daß eine englische Marineexpedition von 3 Offizieren und 35 Mann nach Lukuga mit Motorbooten unterwegs war. Weiter wurde bekannt, daß die Belgier einen Dampfer ähnlich dem „Götzen" zu bauen im Begriff waren. Wo sie bauten, war festzustellen, um Gegenmaßnahmen einzuleiten. Erkundungsfahrten der „Hedwig" und der „Kingani" hatten an der Küste nichts Verdächtiges ergeben. Bei Lukuga und südlich davon bei Kalemi war nur eine lebhafte Befestigungstätigkeit festgestellt worden. Schließlich aber bestätigten uns aufgefangene belgische F.-T.-Nachrichten unsere Vermutung, daß hier der Bauplatz zu suchen war. Alle Versuche, zu erkunden, wie weit diese Arbeiten gediehen waren, scheiterten an den Maßnahmen der Belgier, die, nachdem sie unser Interesse an der Stelle bemerkt hatten, im Umkreis von mehreren Kilometern alle Eingeborenen entfernt hatten.

Die energische Erkundungstätigkeit bei Lukuga und Kalemi ergab laufend den Fortgang der Befestigungsbauten und wurde durch fleißiges Photographieren kontrolliert. Oberleutnant zur See Odebrecht landete nachts direkt unter dem Posten und stellte die Anlage einer 80 m langen Helling im ersten Baustadium fest. Andere gleiche Versuche von ihm und Oberleutnant zur See Rosenthal scheiterten an der Wachsamkeit des Feindes.

Nachdem Mitte Juli 1915 die „Königsberg" in der Rufidjimündung von den Engländern vernichtet worden war, verstärkten zwei 10,5-cm-Geschütze der „Königsberg" die Kampfmittel Kigomas. Hiervon wurde eine 10,5-cm als Buggeschütz des „Götzen" aufgestellt, das weit und breit am Tanganjikasee das Abschreckmittel des Feindes wurde. Das andere wurde in Kigoma in günstiger Stellung an Land aufgestellt.

Als sich im Sommer 1915 die Belgier am Russissi rührten, setzte Oberst v. Lettow eine Offensive an dieser Front als Gegenmaßregel an, für die sechs Kompanien von Kigoma nach Usumbra während des ganzen Monats September durch die Fahrzeuge transportiert werden mußten. Unsere Offensive wurde an der Küste zwischen Baraka und Uwira durch dieselben Fahrzeuge unterstützt; viel Telegraphendraht wurde abgebaut und durch nächtliche Landungen die Telegraphenbauabteilungen gesprengt, wobei besonders Oberleutnant zur See Rosenthal eine glückliche Hand hatte. Oberleutnant zur See Odebrecht drang eines Nachts im Dingi in den Lukugafluß ein, um dort liegende Fahrzeuge zu sprengen. Der Versuch scheiterte. Obermatrose Müller und Oberleutnant zur See Rosenthal suchten, als Farbige verkleidet, von hinten her an Kalemi heranzukommen. Es gelang ihnen nicht. Auch eine von Oberleutnant zur See Rosenthal versuchte Landung unmittelbar vor der Helling in einer dunklen Nacht scheiterte an der Wachsamkeit der Belgier. Dafür gelang es ihm, ein mit einem Askari und mehreren Eingeborenen besetztes Wachboot aufzubringen. Die Aussagen dieser Leute bestätigten, was uns bekannt war.

Es folgten Beunruhigungen der feindlichen Küstenposten von Kituta im Südosten an bis nach Simba durch „Kingani".

Am 1. Dezember 1915 wollte Oberleutnant zur See Rosenthal von der „Hedwig von Wißmann" aus auf 200 m im Morgengrauen die Lukugastellung photographieren. Die Aufnahme gelang, die Helling war fertig. Ein Wunder war es, daß die „Hedwig" unbeschädigt dem sofort einsetzenden gut deckenden Feuer von zwei 7,6-cm- und zwei 10,5-cm-Geschützen entwich.

In der folgenden Nacht kehrte Rosenthal zurück. Er wollte an Land schwimmen, um Genaueres über Helling und Dampferbau festzustellen, trotz Brandung und Krokodilgefahr. Er ließ sich bis 300 m heranfahren und gelangte schwimmend unbemerkt an die Mündung des Kalemi und dort an Land. Bis auf 50 m kam er an die Helling, doch mußte er zurück, da die Posten unruhig wurden und mit Laternen das Gelände absuchten. Halb erschöpft durch den Kampf mit der Brandung, konnte Rosenthal vom Boot wieder aufgenommen werden.

Er wiederholte den Versuch in der nächsten Nacht in der gleichen Weise, diesmal eine Korkweste mitnehmend, die Stiefel auf dem Kopf, sonst nur mit Hemd, Hose und Mütze bekleidet. Er erreichte die Helling, stellte 2 Motorboote fest und schwamm zurück. Aber er fand das Boot trotz aller verabredeten Signale nicht wieder. Er blieb bis zum Morgen im Wasser schwimmend. Da er die „Hedwig" zu weit ab nordwärts fahren sah, um aus dem Feuerbereich der Geschütze zu kommen, schwamm er 8 Uhr 30 Minuten vormittags 3 km südlich Kalemi an Land. Er versteckte sich dort, wurde aber von belgischen Askaris gefunden und gefangengenommen.

Seine Erkundung, die für uns so überaus wichtig war, brannte ihm auf der Seele. Er wollte uns Nachricht darüber zukommen lassen, koste es, was es wolle, und er setzte sein Leben nochmals dafür ein. Auf dem Transport nach dem Norden gelang es ihm, von dem Begleitoffizier die Erlaubnis zu erwirken, einen Brief nach Kigoma schicken zu dürfen, um dorthin mitzuteilen, daß und welche Sachen ihm nachgeschickt werden sollten. Mit Urin schrieb er auf die Rückseite dieses Briefes seine Beobachtungen. Der Brief kam erst Februar 1916 in meine Hände, leider zu spät. Ehre diesem Tapferen, der erst im Februar 1920 aus schwerster Gefangenschaft heimkam.

Um die Boote bei Lukuga zu sprengen, entsandte der Kommandeur der Schutztruppe Ende November 1915 Leute, die an der englischen Mombassa—Nairobi-Bahn erfolgreiche Sprengpatrouillen gegangen waren, an den See unter dem Kommando des Korvettenkapitäns a. D. Schoenfeld. Ihm wurde die „Kingani" übergeben, mit der er unabhängig von mir operieren und Angriffsmöglichkeiten erkunden sollte.

Auch dieser Abteilung gelang es nicht, an die Stellung heranzukommen, sie konnte nur unsere Beobachtungen bestätigen. Am 27. Dezember wurde sie abberufen, nachdem am 26. Dezember 1915 die „Kingani" von einer Erkundungsfahrt nicht mehr zurückgekehrt war. Was mit der „Kingani" geschehen war, wurde erst später bekannt.

Ich will hier einfügen und vorwegnehmen: Die bereits erwähnte englische Marineexpedition für den Tanganjika hatte mit 2 Motorbooten am 29. Mai 1915 die Themse verlassen und war über Kapstadt mit der Bahn nach Elisabethville, dem Endpunkt der Katangabahn, gebracht. Dort war sie am 27. Juli 1915 eingetroffen und hatte die Boote in beschwerlichem Fluß- und Landtransport nach dem Lukuga gebracht, wo sie erst am 22. Dezember 1915 nach Fertigstellung eines ruhigen Liegehafens zu Wasser gelassen wurden. Der Transport dieser Boote hatte sich bis zum Lukugafluß (Kongo) verfolgen lassen.

Am 25. Dezember 1915 hatten beide Boote ihre Probefahrten beendet. Es waren schnelle Boote, jedem unserer Fahrzeuge zumindest an Geschwindigkeit um das Doppelte überlegen, und führten je ein weittragendes 7,6-cm-Schnellfeuergeschütz neuester Ausführung.

Am 26. Dezember 1915 sichteten sie „Kingani", liefen aus dem Lukuga aus, holten „Kingani" ein und nahmen sie unter Feuer.

„Kingani" hatte nur eine vorn aufgestellte 3,7-cm-Revolverkanone. Die Engländer hielten sich durch ihre Überlegenheit an Geschwindigkeit außerhalb der Schußweite (2,4 km) dieses Geschützes und schossen sich bequem ein. Der erste Treffer tötete den Führer, Leutnant zur See d. R. Junge, und einen Unteroffizier, der zweite

den Vizesteuermann d. R. Pennig, der dritte zwei Mann der Besatzung. Zwei Mann waren nur noch übrig. Bevor „Kingani" gesprengt werden konnte und sank, waren die Engländer längsseit und schleppten sie auf flaches Wasser, reparierten sie, bestückten sie mit einem 7,6-cm wie die Motorboote und fügten sie ihren Fahrzeugen zu. Dies war uns unbekannt.

Während dieser Zeit von Dezember 1915 bis Februar 1916 machte „Hedwig" weiter ihre Erkundungsfahrten an der belgischen Küste, „Götzen" war mit dem Rücktransport der Feldkompanien von Usumbra beschäftigt, die englischen Boote zeigten sich nicht, trotzdem „Hedwig" vor Lukuga photographierte.

Anfang Februar 1916 brachten die bisher zuverlässig arbeitenden eingeborenen Spione die Nachricht, „Kingani", von der wir immer noch nichts Genaues erfahren hatten, sei von einer neuen Batterie versenkt worden, läge auf flachem Wasser, der Schornstein rage aus dem Wasser. Gleichzeitig sagten sie aus, daß nachts häufiger Verkehr belgischer Fahrzeuge an der Küste entlang stattfände.

Ich beschloß, diese Nachrichten nachzuprüfen sowie die feindlichen Fahrzeuge abzufangen und bestimmte dazu „Götzen", Oberleutnant zur See d. R. Siebel, „Hedwig", Oberleutnant zur See Odebrecht, und eine Dampfpinasse. Ich übernahm die Leitung.

Zunächst galt es, den Liegeplatz von „Kingani" zu finden. Zu dem Zweck schickte ich „Hedwig" am 8. Februar 1916 abends mit der Pinasse nach dem Kungwestock am deutschen Ufer, Lukuga gegenüber. Sie sollte die Pinasse dort lassen, früh vor der belgischen Küste stehen und sich von den Spionen die fraglichen Punkte zeigen lassen, um für die Nacht Ansteuerungspunkte zu haben, sollte dann nach dem Kungwestock zurückkehren, wo sie „Götzen" am 9. Februar mittags treffen würde. Ich folgte der „Hedwig" mit dem „Götzen" am 9. Februar vormittags, war um 1 Uhr mittags am Treffpunkt und erfuhr von der dort wartenden Pinasse, daß „Hedwig" noch nicht dagewesen wäre, daß sie aber zwischen 9 und 11 Uhr vormittags starkes Salvenfeuer in der Richtung Lukuga gehört habe.

Die von mir sofort unternommene Suche nach der „Hedwig", die bis Lukuga ausgedehnt wurde, blieb erfolglos.

Von uns aufgefangene belgische F.-T.-Nachrichten berichteten von der Vernichtung der „Hedwig" vor Lukuga. Da bisher von feindlichen Fahrzeugen nichts bekannt war, wurde zunächst angenommen, daß „Hedwig" den Landbatterien zu nahe gekommen und von ihnen vernichtet worden sei.

Wie war nun „Hedwig von Wißmann" vernichtet worden? „Kingani" fuhr unter englischer Flagge, armiert mit einem modernen weittragenden 7,6-cm-Schnellladegeschütz. Als die Belgier von den hohen Bergen die „Hedwig" ankommen sahen, liefen die beiden Motorboote, „Kingani" und ein Hilfsmotorboot aus. „Hedwig" sah erst 2 kleine Boote, hielt auf sie zu, versuchte zu entkommen,

als sie dahinter 2 weitere Boote, darunter ein größeres, erscheinen sah. Die feindlichen Boote näherten sich sehr schnell und begannen auf 8 km zu schießen. Als ein Boot auf 3 km herangekommen war, feuerte Odebrecht mit seinem 4,7-cm-Geschütz. Der Gegner drehte ab; von da hielten die feindlichen Boote sich auf 6 km, wobei sie sich so zueinander hielten, daß ein Boot feuerte, das andere die seitliche Beobachtung signalisierte. Mehrmals versuchte Odebrecht, auf eigene Schußentfernung, 3 km, heranzukommen, doch drehte der Gegner immer wieder ab, laufend auf 6 km haltend. Ein leichtes Spiel bei seiner überlegenen Geschwindigkeit. Um 11 Uhr 30 Minuten mittags erhielt „Hedwig" den ersten Treffer, kurz darauf den zweiten in die Kesselhaube; der Dampf strömte aus, das ölgetränkte Feuerholz fing an zu brennen. Der Gegner hielt sich außerhalb Schußweite, „Hedwig" war manövrierunfähig. „Götzen" nicht in Sicht. Odebrecht befahl, das Schiff zu verlassen; die Schwarzen wurden in das noch schwimmfähig erscheinende Boot geschickt, die Weißen legten Schwimmwesten an und sprangen über Bord. Dann sprengten Oberleutnant zur See Odebrecht und Maschinistenmaat Mewes das Fahrzeug. Nach der Detonation versank „Hedwig" mit wehender Flagge. Nach einer Stunde erst nahmen die Belgier und Engländer die Schwimmenden auf. Auch das Stahlboot, das sich als leckgeschossen erwies, war inzwischen gesunken. Unsere Verluste waren: der tüchtige Steuermann Hölzer, 1 Heizer, 5 Schwarze tot, verwundet 1 Matrose und 2 Schwarze.

Durch den Verlust der „Kingani" und der „Hedwig" war das kampfkräftige Schiffsmaterial auf dem See auf den Dampfer „Götzen" beschränkt, die Seeherrschaft war ernstlich gefährdet. Ich hatte schon vor dem Verlust der „Hedwig" die „Wami", ein Schwesterboot der „Kingani", die auf dem Rufidji Dienst getan hatte, angefordert und forderte jetzt weiter den ebenfalls im Rufidji liegenden 250 t großen Schlepper „Adjutant" an, der den Engländern im Februar 1915 abgenommen war. „Wami" kam bereits Februar 1916 in Kigoma mit der Bahn an und war Anfang März, armiert mit einer 3,7-cm-Revolverkanone, fahrbereit. „Adjutant" wurde nachts an den englischen Blockadefahrzeugen vorbei vom Rufidji über See nach Daressalam gebracht. Da der Schiffsrumpf zu groß war, um als Ganzes mit der Bahn verladen zu werden, war ein völliges Auseinandernehmen in Daressalam, ein Verladen der einzelnen Teile und das Wiederzusammensetzen in Kigoma erforderlich. Die Arbeit führte die Eisenbahngesellschaft aus und übergab sie der Leitung des durch den Bau des „Götzen" rühmlich bekannten und energischen Ingenieurs Hübner.

Während für die Schlußkämpfe Kigoma in Verteidigungszustand gesetzt und in eine Festung verwandelt wurde, bombardierten die belgischen Seeflieger von Anfang Juni an den „Götzen", ohne daß es ihnen gelang, ihn ernstlich zu beschädigen. Von Mitte Mai an

lag er im Hafen fest, da sein 10,5-cm-Geschütz und auch das 8,8-cm abgegeben werden mußten, um anderweitig in der Kolonie dringend verwendet zu werden. Nur mit einem 3,7-cm zur Fliegerabwehr versehen, konnte er einem Kampf mit den schnellen Motorbooten nicht mehr ausgesetzt werden. Attrappen aus Holz täuschten den Spionen die fehlenden Geschütze vor.

Als am 26. Juli Kigoma geräumt wurde, da die Belgier die Bahn bei Kigoma im Besitz hatten und auch bereits schon Gottorp, 90 km entfernt, bedrohten, wurde „Götzen" von uns versenkt, ohne daß ein feindliches Fahrzeug in der Nähe war. „Wami" brachte am folgenden Tage den Rest der Abteilung über See nach Süden zu an die Malagarassimündung, ohne von dem vor Kigoma patrouillierenden feindlichen Motorboot hieran verhindert zu werden.

Erst als die Abteilung und ihre Lasten an Land waren, als der Führer der „Wami", der Steuermann Wettstein, Bootsmannsmaat Bernhardt und ein Heizer das Fahrzeug wieder auf tiefes Wasser gebracht und es gesprengt hatten, beschoß das Motorboot aus weiter Entfernung das sinkende Fahrzeug und die drei im Dingi dem Lande zustrebenden Deutschen.

Wir verließen den See mit dem Bewußtsein, durch unsere Tätigkeit der Verteidigung der Kolonie wesentliche Dienste geleistet zu haben; unser Unternehmungsgeist, unser Kraftbewußtsein war uns geblieben.

Die „Möwe"-Abteilung war während ihrer Tätigkeit am Tanganjika im Laufe der Zeit durch 3 Offiziere (Oberleutnant zur See Freund, Beckmann, Rosenthal) und 50 Mann von der Besatzung „Königsberg" und durch die Reserveoffiziere Kapitänleutnant Jantzen, Oberleutnant zur See Siebel, Leutnant zur See Ungerer und Vizesteuermann Edel mit 40 Marinereservemannschaften von den durch den Krieg in der Kolonie festgehaltenen Dampfern der Deutschen Ostafrika-Linie verstärkt worden. Abgeschlossen von der ganzen Welt und gedrängt von einem fast zwanzigfach überlegenen Gegner kämpften die „Möwe"-Mannschaften Schulter an Schulter mit ihren Kameraden von der Schutztruppe und halfen jeden Fußbreit deutschen Besitzes bis zum Äußersten verteidigen. Ihre Anpassungsfähigkeit in allen Lebenslagen hat es ihnen ermöglicht, den tapferen Taten von Tanganjika gleiche im Landkrieg anzufügen. Verteilt auf die einzelnen Schutztruppenkompanien, ist es ihnen vergönnt gewesen, auch auf dem Lande das zu tun, was das Vaterland von seinen Söhnen zu verlangen hat.

Der Feind, Krankheiten und Entbehrungen haben auch ihre Reihen gelichtet, und nur etwa der Hälfte von ihnen ist es vergönnt gewesen, nach jahrelanger Trennung in die Heimat zurückzukehren.

# Erlebnisse eines Schiffsarztes in der Schlacht vor dem Skagerrak.

Von Marine-Oberstabsarzt Dr. Robert Amelung,
damals an Bord S. M. S. „Seydlitz".

Klar Schiff zum Gefecht!"

Ein scheinbar wildes Durcheinander. Jeder will auf die Gefechtsstation. Auch ich unterbreche den Nachmittagsspaziergang auf dem Achterdeck; schnell hinab in die Kammer, die klarliegenden Sachen in die Hand, und in wenigen Sekunden bin ich auf dem Hauptverbandplatz. — Jacke aus, Operationsschürze vor, gewaschen, das geht alles so selbstverständlich, ohne besondere Gedanken.

Als die stärker werdenden Erschütterungen des Decks andeuteten, daß wir die Fahrt erheblich vermehrten und daß wir mit großer Eile voranstürmten, und als durchkommende Leute von mehreren kleinen feindlichen Kreuzern wissen wollten, die wir jagten, mußte auch ich noch mal schnell an Deck, um selbst den Feind oder wenigstens feindliche Rauchwolken zu sehen. Es wurde noch nicht geschossen, also war noch Zeit. Rasch wieder das Jacket über, Mütze auf und durch die noch zu passierenden Luks nach dem Mitteldeck; in der Ferne ganz undeutlich dünne Rauchwolken, angeblich der Feind; bald sollen es 4, bald 6 Kleine Kreuzer sein. — Ob es wirklich der Feind war, oder ob die Rauchfahne nicht unseren eigenen vor uns fahrenden leichten Streitkräften entstammte, ich weiß es nicht; ich kann daher nicht einmal sagen, ob ich in der Skagerrakschlacht überhaupt etwas vom Feinde gesehen habe. Ich eile über das Mitteldeck auf der achteren Treppe des vorderen Schornsteins auf die Kommandobrücke, um Genaueres zu hören, „denn der Feind ist ja noch so weit"; auf der Brücke keine Menschenseele, aber aus dem Schlitz des vorderen Kommandostandes schallt es mir entgegen: „Schnell weg, gleich fällt der erste Schuß." Ich glaube, ich bin schneller zum Verbandplatz hinab- als vorher heraufgekommen. Nun ist's so weit. Und jetzt wird das Waschen nicht nochmals aus Neugierde unterbrochen. Wenig später kracht es dann auch zum ersten Male und dann in schneller Folge immer weiter; mächtige Erschütterungen gehen durch das ganze Schiff; man hört sein eigenes Wort nicht mehr, nur durch Zeichen kann man sich untereinander verständigen. Einige Zeit vergeht, da stürzen aus der Schottür nach Abteilung 5, also von vorne her, der zweite Hilfsarzt und der Schiffsbarbier heran, beide schwarz im

Gesicht: Treffer in den vorderen Verbandplatz, alles ausgefallen, nur die beiden haben sich nach achtern retten können, von dem anderen dort stationierten Personal wissen sie nichts, also wahrscheinlich tot, kaum einige Sekunden später wird der Pfarrer Fenger taumelnd hereingebracht, einen ganz durchbluteten Verband notdürftig um Kopf und Gesicht gewickelt. Es wird klar, die Erschütterungen rührten nicht nur von den eigenen Schüssen her. Wir sind getroffen. Doch zu Überlegungen ist keine Zeit. Neue Verwundete werden herangetragen oder kommen selbst gegangen oder getaumelt; in kurzer Zeit sind es schon eine ganze Anzahl. Alles nur schnelle Notverbände, zu langem Aufhalten mit den einzelnen ist keine Zeit. — Mitten in den Trubel hinein plötzlich ein besonders schweres Krachen, im gleichen Augenblick Feuerschein und dicke Rauchschwaden auf dem Verbandplatz; schnell die noch ungewohnte, erst vor einigen Tagen an Bord bekommene Gasschutzmaske über, um nicht von den giftigen Gasen betäubt zu werden. Aber damit kann ich nichts sehen, da bei der Hitze sofort die Gläser beschlagen; also reiße ich sie wieder herunter, gleichzeitig wird die Brille mit abgerissen, an Suchen ist natürlich nicht zu denken; erst nach der Schlacht habe ich den Überrest des Gestelles wieder gefunden. Der Gaseinbruch war auch nur unbedeutend, denn auch ohne Maske geht es ganz gut. — Gleich zu Anfang kam die Anfrage an mich, wohin mit den versorgten Verwundeten? Die vorgesehenen Lagerungsplätze für diese in Abteilung 3 sind beim Feuerlöschen im 28-cm-Geschützturm „Caesar" bereits unter Wasser gesetzt worden; ja wohin? Nur der Verbandplatz an Steuerbordseite kann für die Unterbringung in Frage kommen, also durch den Verbindungsgang nach dort. — Einer der ersten, der als verwundet herangetragen wurde, war ein braver Oberheizer der Reserve, der, um das Maschinistenexamen für Grubenbetrieb oder dergleichen ablegen zu können, auch im Samariterwesen ausgebildet sein mußte und der sich daher immer freiwillig viel und fleißig im Schiffslazarett beschäftigt hatte und mir dadurch näher bekannt war; nur seinen Tod konnte ich feststellen; mich durchdrang ein eigenes Gefühl!

In dem abgeschlossenen Raum, der wegen der Gefahr der Gasverbreitung oder auch des Überflutens von eingedrungenem Wasser nicht ventiliert werden durfte, entwickelte sich sehr bald eine sehr starke Hitze. Unter 40° sind wir überhaupt nicht mehr gekommen. Der auf dem Verbandplatz befindliche Wassertank mußte daher sehr herhalten, zumal man auch den aus den Heizräumen für einen Augenblick emporkommenden Heizern, die bald nicht mehr wie Menschen, sondern wie schwarze Teufel aussahen, diese bald einzige Trinkgelegenheit nicht verwehren konnte. Viel zu schnell war daher der Tank leer, und da auch unsere Waschwasserleitung sehr bald kein Wasser mehr gab, so war es auch mit der Reinigungsmöglichkeit der Hände eine schlimme Sache. Nur notdürftiges Ab-

spülen der blutbekrusteten Hände in dem Auslauf des Tanks, der bald selbst nur schmutziges Blutwasser enthielt, und Abtrocknen mit sterilen Handtüchern, die zum Glück sehr reichlich bereit gehalten waren, das war bald die einzige Reinigungsmöglichkeit. — Der von den Verwundeten und Heizern unvermeidlich mitgebrachte Kohlenstaub, die Blutlachen, dann der mehrmals über den Verbandplatz geleitete Feuerlöschschlauch gaben Veranlassung, daß, sobald im Verwundetenzugang eine kleine Pause eintrat, aufgeklart werden mußte; blutige Tücher und Kompressen mußten beseitigt, das Deck mit Schwabbern aufgefeudelt werden; nur dadurch, daß auch die kleinste Pause benutzt wurde, war es möglich, einigermaßen erträgliche Verhältnisse zu halten. Inzwischen nahm die Zahl der Verwundeten und Verbrannten zu; schon nach kurzer Zeit war der Steuerbordverbandplatz so voll belegt, daß die nächsten Verwundeten an Backbord bleiben mußten; und so wurde der zur Verfügung stehende Raum immer enger und enger, und schließlich blieb mir nur noch am Operationstisch gerade so viel Platz, um vorsichtig an demselben hin einige Schritte machen zu können. Als der Raum immer knapper wurde, mußte ich die nächsten beiden Verwundeten auf Stützbalken in Abteilung 3, da hier Wasser stand, niederlegen lassen; kurz darauf in diesen Raum einschlagende Sprengstücke eines schweren Granattreffers verwundeten dort den einen Mann nochmals schwer an der Brust, während von dem andern nichts wieder gesehen wurde. Größere Operationen habe ich nicht gemacht, da dazu gar keine Zeit war. Hätte ich einen von den Leuten operieren wollen, die ohne äußere Verletzungen innere Bauchverletzungen hatten, wäre schon die Narkose unter den obwaltenden Umständen nicht die ruhigste und sicherste geworden; Asepsis gleich Null, so daß Infektion todsicher war; die Messerführung unter stetem Hin- und Herschwanken des Schiffes, unter Erschütterungen, die uns mehrfach auf dem Operationstisch liegende Verwundete fast herabschleuderte; elektrische Beleuchtung, die aber bei den Erschütterungen der Glühbirnen fortwährend versagte, wir waren daher doch in der Hauptsache auf die Notbeleuchtung durch Stearinkerzen beschränkt. Unter solchen Verhältnissen den Bauch nach Verletzungen absuchen, Darmnähte legen? Einfach ein Ding der Unmöglichkeit und auch vor allem ein ganz aussichtsloses Unternehmen! Und was wurde aus den anderen weiter zukommenden Verwundeten, wenn alle Kräfte — und die hätte solch eine Operation benötigt — sich eine Stunde lang und noch länger nur mit einem Verwundeten abmühten? Aus solchen Erwägungen habe ich während der Schlacht auf jede zeitraubende Narkose verzichtet; reichlich Morphium und dann zum Einrichten der gebrochenen Arme und Beine ein kurzer, aber energischer Zug, schnell Wund- und Schienenverband und „weg, der nächste!". Wo es stärker blutete, fester Kompressionsverband und einige Male zeitweiliges

Umlegen der abschnürenden Gummibinde und Verbanderneuerungen, damit kamen wir stets aus; auch Unterbindungen von Gefäßen und vor allem ihr schulmäßiges Aufsuchen ist unter solchen Umständen nicht so einfach wie im Operationssaal. Ein großer Granatsplitter aus der Nackenmuskulatur war unter dem Donner der Geschütze sofort zu entfernen. Furchtbare Leiden mußten die Verbrannten ausstehen, die etwa ein Fünftel aller Verwundeten ausmachten; alles, was wir hatten an Öl, Salben, Puder, Brandbinden wurde verbraucht, und doch war es noch viel zu wenig; Morphium half kaum gegen die rasenden Schmerzen, dazu die kolossale Hitze und die Durstespein; ich habe in der Nacht, da es etwas ruhiger geworden, lange überlegt, ob ich den Schwerstverbrannten durch Kochsalzinfusionen irgendwie nützen könnte; ich hätte die drei Leute, die noch in der gleichen Nacht starben, doch nicht retten können. Auf unserem alleinigen Verbandplatz an Backbordseite waren außer mir und dem Sanitätsunterpersonal noch zwei Hilfsärzte mit tätig, von denen ich abwechselnd immer einen bei den versorgten Verwundeten ließ; außerdem der Generaloberarzt vom Stabe des Kreuzerverbandes und die beiden Zahlmeister. Alles hat natürlich zugefaßt, wo es etwas zu tun gab; am Operationstisch waltete ich ausschließlich, und da eben jeder mit anfaßte, der gerade die Hände frei hatte, ganz gleich, ob der Geschwaderarzt oder der Schiffszahlmeister die Verbundenen vom Operationstisch herabhob und nach dem Lagerplatz trug, so hat ständig Ordnung geherrscht. War das Blut abgewaschen und die Wundverhältnisse übersichtlich, so genügte meist ein kurzer Blick, ob ein Verband ausreichte oder ob mehr notwendig wurde; ich habe, da sich alles in dem einen Raum abspielen mußte, fast alle Verwundeten gleich selbst gesehen. — Wie oft hatte ich mich bei den Klarschiffübungen, wenn in der Gefechtspause „Verwundetentransport" ausgeführt wurde, über die Gleichgültigkeit, ja vielfach Interesselosigkeit mancher Matrosen und Heizer, auch mancher Unteroffiziere geärgert, die sie sowohl den theoretischen Belehrungen über erste Hilfeleistung als auch den praktischen Verband- und Transportübungen gegenüber an den Tag legten; und nun, wo es sich nicht mehr um angenommene, auf einen Zettel aufgeschriebene Wunden handelte, wo wirklich Blut floß, da zeigten sich auf diesem Gebiet die Früchte unverdrossener fortgesetzter Belehrung und Übung: sowohl die einfachen Wundverbände als die Schienenverbände waren durchweg sachgemäß angelegt, so daß diese nach kurzer Orientierung vielfach weiter liegen bleiben konnten. Auch im Verhalten gegenüber Blutungen und im Transport verwundeter Kameraden trat ein praktisches Handeln zutage, das sehr erfreulich gegenüber den bei Friedensübungen nur angenommenen Verwundungen abstach. — Unser aller Stimmung, die wir hier unten wie lebendig begraben schienen, war alles andere als gedrückt; nur der Durst quälte uns furchtbar. Obwohl Granattreffer in Abtei-

lung 3 und 5, also direkt hinter und vor uns einschlugen und obwohl eine äußerst heftige Erschütterung unsere Abteilung traf, hervorgerufen durch ein 38-cm-Geschoß, das in Höhe des Verbandplatzes außen auf den Panzer traf, diesen durchschlug, aber im Schutzbunker seine Kraft verloren hatte, so ist es mir doch während der Schlacht nie in den Sinn gekommen, daß auch wir gefährdet sein könnten; ich habe stets das unbewußte Gefühl gehabt, in einem ganz sicheren Kasten zu sitzen. Das will aber nicht besagen, daß ich mir völlig abgeschlossen von dem übrigen Schiff vorgekommen wäre; von der Außenwelt waren wir es in der Tat, und dieses „Nichtserfahren, was oben vorgeht", wie es eigentlich steht, das macht den Aufenthalt auf dem Verbandplatz im Innern des Schiffes und das Ausharren so schwer; man hört das Krachen, weiß nicht, ob es von den eigenen Schüssen herrührt oder ob man selbst getroffen ist, was diese Treffer angerichtet haben, ob man im nächsten Augenblick infolge von Munitionsexplosion in die Luft fliegt oder ob Wasser einbrechen wird. Man fühlt unter den Füßen, wie das Deck sich neigt; drehen wir oder hat es einen anderen Grund? Kurzum, man scheint lebendig begraben und kann nicht heraus! Zwar wurde der Untergang von zwei feindlichen Schiffen durch das ganze Schiff von Deck zu Deck bekanntgegeben, und der Kommandant ließ zur Beruhigung der Verwundeten uns auf dem laufenden halten. Aber ich konnte verstehen, daß wir auf viele Anfragen durch das Telephon häufig ohne Antwort blieben, weil die Schiffsführung wirklich mehr zu tun hatte, als auf diese Fragen Antwort zu geben. Was haben wir für Vermutungen aufgestellt, als wir so oft Drehungen des Schiffes feststellen konnten; wie haben wir durch einen verbotenerweise ganz wenig gelüfteten Treppenluksspalt nach dem Batteriedeck herauszufinden versucht: wo steht die Sonne, wie hoch steht sie noch, ist es schon dunkel? In welcher Richtung fahren wir? Mußten wir Südkurs annehmen, und war einmal kurze Zeit nicht geschossen worden, dann „war es wohl zu Ende, und wir fahren nach Hause", um dann gleich darauf auf eine Erkundigung nach dem Kurs von durcheilenden Leuten die Antwort zu erhalten: Nordnordost, also gerade das Gegenteil! — Um 5 Uhr etwa hatte es begonnen; der Verbandsarzt und der Zahlmeister, die bei dem Kreuzergefecht auf der Doggerbank am 24. Januar 1915 dabeigewesen waren, sagten, damals dauerte es über 3 Stunden; hieraus wurde die durch nichts begründete Annahme laut: dann wird es auch so um 8 Uhr herum zu Ende sein; dann wieder wurde in Erwägung gezogen, wie lange es hell bleiben würde, und der Schluß des Gefechtes wurde auf Einbruch der Dunkelheit gesetzt; kurzum, schon verhältnismäßig früh war auf dem Verbandplatz der Wunsch, es möchte zu Ende sein. — Aber immer wieder ertönte das „Gefecht an Steuerbord" oder „an Backbord" durch das Schiff, und so zog sich das tatsächlich bis in die Nacht hin. Ich entsinne mich noch genau des Augenblicks, wo die Kunde durch-

kam, daß unser Gros in Sicht sei, nachdem vorher bekanntgeworden, daß wir zahlenmäßig erheblich überlegene Gegner gegenüber hätten; es war bei uns im Verbandplatz ein befreiendes Gefühl, daß wir nun entlastet seien, nahmen wir doch als selbstverständlich an, daß die gegnerischen Kreuzer vor unserem Gros davonlaufen würden und damit Schluß wäre. Wie irrig diese Annahme war, das hatten wir nur zu bald zu merken; immer häufiger mehrten sich die durch das ganze Schiff gegebenen Rufe: „Gefecht an Steuerbord", „an Backbord"; wir mußten von der allmählich größer werdenden Zahl der Verwundeten erfahren, daß wir zeitweilig nach beiden Seiten im Gefecht standen. Aber wie heiß es tatsächlich da draußen herging, das ahnten wir nicht annähernd. Von dem Befehl des Flottenchefs, daß sich die Schlachtkreuzer restlos einsetzen sollten, um den immer enger um die deutsche Flotte sich ziehenden feindlichen Kreis zu sprengen, daß wir auf diese Weise gegen eine an Stärke ganz unbekannte, nur an den überall aus dem Dunst aufblitzenden Schüssen als gewaltige Übermacht zu erkennende Schlachtlinie anrasten, daß wir dann von Backbord, von vorn und von Steuerbord gleichzeitig Feuer schwerster Kaliber und bei der sich schnell verringernden Entfernung auch einen schweren Treffer nach dem anderen erhielten, daß eine besonders starke Erschütterung von einem Torpedotreffer herrührte, der an Steuerbord vorn ein gewaltiges Loch von 13 m Länge und etwa 7 m Höhe riß, das alles erfuhren wir erst viel später. Bis gegen 1 Uhr nachts donnerten immer wieder die Geschütze, und erst allmählich wurde es ruhig und ruhiger. Wir erfuhren, daß wir Südkurs fuhren, also heimwärts! — Die Hitze war unerträglich auf den beiden von Menschen überfüllten, seit langen Stunden ohne Lufterneuerung gebliebenen Verbandplätzen; an Backbord schaffte die kleine Öffnung an dem Luk nach dem Batteriedeck zwar manchmal eine ganz geringe Abkühlung, so daß sich die Temperatur etwas niedriger als an Steuerbord hielt. Aber vieles mußten wir mit dieser kleinen Luköffnung in Kauf nehmen; das Krachen der eigenen Geschütze drang unmittelbar zu uns herab, die auf dem Verbandtisch Liegenden wollten herabspringen in der Annahme, daß das Getöse von einschlagenden feindlichen Granaten herrühre und im nächsten Augenblick der Verbandplatz wegen Feuer und giftiger Gase verlassen werden müsse. Tatsächlich folgte auch zu späterer Stunde einem furchtbaren Krachen durch die kleine Luköffnung blendender Flammenschein und eine dichte Gaswolke; alles riß die Gasmaske über und stürzte nach der nach Abteilung 5 führenden Schottür; auch ich wollte rein automatisch die Gasmaske überstreifen, als mir im gleichen Augenblick in dem Helldunkel ein Mann, schwarz berußt im Gesicht, entgegentaumelt, die rechte Hand abgerissen und der Vorderarm ein blutiger, stark blutender Stumpf. Die Erschütterung läßt die elektrischen Birnen versagen, nur die Notbeleuchtung mit Kerzen gibt spärliches Licht; zunächst schnell erst ein Ver-

bandpäckchen über den blutenden Stumpf, eine Gummibinde über den Oberarm; hierdurch an den Verbandplatz gefesselt, bemerke ich, daß es um mich noch nicht brennt und daß die Gase zu ertragen sind, nur ein Kratzen verspüre ich im Hals. Wir können bleiben und die Arbeit geht weiter! Als ich gerade über den Operationstisch gebeugt bin, wieder ein äußerst heftiges Krachen, eine gewaltige Erschütterung; im nächsten Augenblick liege ich auf den Knien neben dem Tisch, mein Kopf dröhnt, am Mittelkopf schmerzt es, eine Beule, aber kein Blut, also keine Wunde; ich werde aufgehoben, andere sehen nach, keine Wunde, also weiter! Was war geschehen? Infolge der Erschütterung hatte sich die schwere Sternlampe über dem Operationstisch ausgehakt und war mir auf den Kopf gefallen. — Unerträglicher als an Backbord war die Hitze auf dem Steuerbordverbandplatz, wo selbst die geringste Luftzufuhr während der Nacht überhaupt nicht möglich war, hier war der Lukdeckel nach dem Batteriedeck durch einen Volltreffer in die VI. Kasematte völlig verrammelt; es half nichts, die Verwundeten mußten in dieser Glut aushalten. — Wir haben sie nach Möglichkeit gelabt, sind später nach hinten vorgedrungen und haben Wein aus dem Eisspind geholt; etwa von Mitternacht an arbeitete sich auch der Barbiergehilfe nach vorn und oben zur Kombüse durch, wo nun Tee gekocht wurde; aber die armen Leute haben furchtbar aushalten müssen, dazu der Anblick der immer mehr aufschwellenden Leiber der schwer verbrannten Kameraden, die doch erst nach stundenlanger Glut durch den Tod von ihren Leiden erlöst wurden. — Fragt man mich aber, wie haben sich die Verwundeten verhalten, so gibt es nur eine Antwort und die lautet: hervorragend, einfach vorbildlich! Selbstverständlich hörte man Stöhnen und Seufzen, aber niemals ein Jammern; geduldige Ergebenheit, dabei ein ständiges Interesse: wie steht es oben? Ein glänzendes Beispiel gab unser Pfarrer Fenger, der gleich bei einem der ersten Treffer in die VI. Steuerbordkasematte im Gesicht und am Körper verwundet und als einziger Überlebender aus der Kasematte übriggeblieben war; er war nicht zu bewegen, von der heißen Steuerbordseite nach der besseren Backbordseite herüberzukommen, obwohl ich wegen seines bedenklich kleinen und schwachen Pulses immer wieder dieses Verlangen dringend an ihn stellte. Er fühlte sich nicht als Verwundeter, sondern als Seelsorger bei den Verwundeten; unablässig war er um die Leute bemüht, sprach mit ihnen, tröstete, teilte Wein mit aus; und als der Himmelfahrtsmorgen heraufdämmerte, da schallten Gesanglieder „Ein' feste Burg ist unser Gott" und andere Lieder vom Steuerbordverbandplatz her, da hielt der verwundete Pfarer vor seiner verwundeten Gemeinde eine Himmelfahrtsandacht! War je eine Andacht und ein Pfarrer am Platze, dann war es in diesen Morgenstunden auf diesem aus schwerer Schlacht mit schweren Wunden heimkehrenden Schiff, von dem das Vaterland wieder einmal schwere Blutopfer gefordert

hatte. — Auf dem Lazarettschiff „Sierra Ventana" wurde ihm vom Kaiser persönlich einige Tage später das Eiserne Kreuz I. Klasse überreicht.

Langsam gingen die Nachtstunden hin; oft hatte ich infolge Hitze und Ermüdung das Gefühl, als ob ich umfallen müßte, oft wurde mir schwarz vor den Augen; und ich entsinne mich, daß ich bei einer solchen Anwandlung nach einem leeren Plätzchen suchte, um nicht auf die überall den Boden bedeckenden Verwundeten zu fallen; aber es kam nicht dazu, irgendwoher wurde mir einmal ein Stück Brot gereicht. — Ständig war nach den Verwundeten zu sehen, stark durchgeblutete Verbände mußten revidiert und erneuert werden. — Der Schiffszahlmeister hatte sich, als längere Zeit alles ruhig geblieben und Mitternacht bereits vorbei war, bis an das Oberdeck durchgewunden, um Ausschau zu halten; er berichtete, wie wild es an Deck aussähe, daß wir anscheinend allein fuhren, daß es aber überall am Horizont hinter uns noch fortwährend aufblitze. Neue Möglichkeiten wurden erörtert, immer kehrte der Gedanke wieder, daß der anbrechende Tag wohl erst den Hauptkampf bringen würde; wir rechneten, um 4 Uhr wird es hell, also werden etwa von 4—7 Uhr kritische Stunden sein; nahmen wir doch als sicher an, daß der Feind uns überholt habe und sich stellen werde. Es war etwa 2 Uhr morgens, als der Geschwaderarzt auf dem Verbandplatz erschien und mir zuraunte, er habe „mit eigenen Augen an Backbord querab auf höchstens 1 km Entfernung drei große feindliche Schiffe gesehen, die auch uns bereits bemerkt haben und uns anrufen". Und wie zur Bestätigung dieser Worte schallt im nächsten Augenblick der Ruf durch das Schiff: „Gefecht an Backbord!" „Schon wieder" hört man im Halbschlummer einen der Verwundeten stöhnen. Wir sind uns darüber klar: ein Angriff von drei feindlichen großen Einheiten auf nächste Entfernung, das ist für unser braves Schiff nicht einfach. Die schwere Havarie besonders im Vorderschiff und das Vornimmertiefertauchen war uns nicht verborgen geblieben. Wir warten gespannt auf den ersten Schuß oder das dröhnende Einschlagen der ersten feindlichen Granaten. Nichts erfolgt; Minute auf Minute vergeht, alles bleibt ruhig. Später erfuhren wir, daß der Feind unbegreiflicherweise abgedreht habe. Langsam schleicht die Zeit weiter; ich hatte plötzlich das Gefühl, als ob irgend etwas anders geworden sei, auch anderen fiel es auf, wir fühlten die durch das langsame Gehen der Maschine hervorgerufenen leichten Erschütterungen nicht mehr. Fahren wir überhaupt noch oder haben wir gestoppt? Nach wenigen Augenblicken sind wir gewiß, wir liegen ruhig. Da hält es auch mich nicht mehr unten, zu tun ist augenblicklich nichts, ich kann selbst einmal auftauchen, um zu sehen, wie es oben an Deck aussieht. Der Verschlußzustand ist nicht mehr so streng, mehrmals wurde bereits Durchlüften der unteren Decks erlaubt und das öftere Durchkommen von Leuten auch über den Verbandplatz hatte

uns angezeigt, daß allgemein im Schiff etwas mehr Bewegungsfreiheit herrschte. Also das verbotenerweise während der Schlacht angelüftete Treppenluk nach dem Batteriedeck wurde so weit geöffnet, daß man sich nach oben durchzwängen kann, und von da nur ein paar Schritte durch die schon offen stehende Tür nach dem Achterdeck. Welch ein Anblick und welche Gefühle in diesem Augenblick! Das ganze Deck, so weit zu übersehen, zersplittert, teils größere, teils kleinere Löcher in der Holzbeplankung, diese kohlig-schwarz oder angebrannt; überall größere und kleinere Holzsplitter, dazwischen zahllose leere, teils zerbogene, teils auch angeschwärzte Kartuschhülsen; auf der Rückseite des nach Steuerbord festgerammten Geschützturmes „Caesar" ein gewaltiges rundes Einschußloch, die Umgebung bis herab zum Deck wie durchsiebt von Sprengstücken. An Deck viele Leute, übernächtigt. — Ein eigenartiges Gefühl war es, zum erstenmal seit 12 Stunden frische, kühle Luft einatmen zu können, von der Helle des Sommermorgens stark geblendet; hatte doch etwa seit Mitternacht das elektrische Licht auf dem Verbandplatz völlig versagt, so daß wir seitdem nur im Dämmer von einzelnen Kerzenlichtern beleuchtet wurden. Und nun die Frage an die Zunächststehenden: „Was ist los?" „Wo sind wir?" Ein suchendes Umschauen in dem Morgendunst. „Haben wir funkentelegraphische Verbindung mit anderen?" „Die Leitung ist zerstört." — Der Pfarrer, der trotz seiner Granatsplitterverletzung im Rücken und Oberschenkel auch nach oben gehinkt war und nun mit seinem blutbekrusteten Gesichtsverband neben mir stand, sah mich an, und wir verstanden unsere Gedanken. In langsamer Fahrt geht es weiter südwärts, der Heimat zu. Mehr Leute kommen an Deck, wir können uns auf dem langen Achterdeck etwas ergehen und uns Bewegung schaffen, überall Eisensplitter, wirkliche Granatsplitter und vom Schiff abgeschlagene Eisenteile; jeder sucht sich möglichst schöne Stücke zur Erinnerung aus. Das Heck steht infolge des tiefen Eintauchens des Buges hoch aus dem Wasser heraus, und so ist der Weg bis zum äußersten Heck eine kleine Bergpartie; später kommt noch die nach Steuerbord und nach dem Gegenfluten mehr nach Backbord geneigte Lage des Schiffes hinzu, so daß nun zu der schiefen Ebene in der Längsrichtung alsbald auch die schiefe Seitenebene hinzukommt und der Gang an Schwierigkeiten gewinnt. Ich gehe auf die Brücke, um dem Kommandanten Meldung zu machen von den Verlusten, von den Verwundeten, von ihrem Ergehen, und finde da den Kommandanten abgespannt und übernächtigt, aber ruhig und klar in seinen Worten und voll herzlichen Mitgefühls für unsere verwundeten Kameraden; ich kann schon melden, daß bereits Suppe an die Verwundeten ausgegeben ist und alles getan wird, was nur irgend für die Verwundeten geschehen kann.

Unseren Verwundeten ging es den Umständen nach leidlich; im Laufe der ersten Nacht waren 7 Leute gestorben, 4 davon mit aus-

gedehntesten Verbrennungen, 2 mit offenbar schweren inneren Bauchverletzungen und 1 wahrscheinlich an Schockwirkung, da keine äußeren Verletzungen vorhanden waren und sich auch keinerlei Anzeichen für die Annahme innerer Verletzungen gefunden hatten. Am meisten hatten die Verbrannten zu leiden, denen wir durch Unterstützung in allen möglichen Lagen und Stellungen möglichste Linderung zu verschaffen suchten; aber ich kann nur immer wieder und nicht genug hervorheben, mit welcher großen, stets erneut auf weitere Proben gestellten Geduld sie alle ihre Schmerzen ertrugen, und das in einem Raume, in dem die Luft trotz aller möglichen Lüftung nach wie vor dumpf und drückend heiß blieb. Gegen Mittag betrat ich nach fast 24 Stunden wieder meine Kammer: stockfinster, das elektrische Licht versagte; der Schein einer Stearinkerze aber ließ mich das wüste Durcheinander erkennen: alle Schubfächer infolge der Erschütterungen herausgeschleudert, der Inhalt in einem wilden Durcheinander an Deck verstreut. Aber etwas ist doch heil geblieben, eine kleine Kopenhagener Vase mit einem Maiblumensträußchen hatte der Bursche sorglos auf dem Schreibtisch stehenlassen, und ich finde sie wieder — entsprechend der schiefen Lage des Schiffes seitlich an die Wand angelehnt, vollkommen unversehrt und nicht einmal umgefallen.

Erst als wir auf Schillig Reede angekommen waren und wir Verbindung mit Wilhelmshaven hatten, hörten wir Näheres, was eigentlich losgewesen. Die ersten großen Extrablätter der Wilhelmshavener Zeitungen gingen von Hand zu Hand und offenbarten uns, daß wir die ganze englische Hochseeflotte gegenüber gehabt hatten in einem Kampf, wie ihn bisher zur See die Weltgeschichte noch nicht gekannt und der für uns ein glänzender Sieg geworden war.

# Kriegsfahrten einer Minensuchflottille.

Von Korvettenkapitän a. D. Max Doflein,
damals Chef der II. Minensuchflottille.

Mehrere tausend heldenhafte brave deutsche Männer haben, erfüllt von höchstem Stolz und Vertrauen auf ihre Waffe, auf den Minensuchbooten gekämpft und über vier Jahre hindurch bei Wind und Wetter ihr Leben fürs Vaterland eingesetzt. Sie nannten sich die „Pioniere der Hochseeflotte und der U-Boote" und waren es auch. Hunderte von Minensuchbooten wurden im Laufe des Krieges ein Opfer ihres heimtückischen unsichtbaren, unter Wasser lauernden Feindes, der Seeminen. Der Weltkrieg 1914—1918 wuchs sich von Anfang an, bedingt durch die Zurückhaltung der Großkampfschiffe, immer mehr zum Stellungskrieg auf See, das heißt zum Minenkriege aus. Nur Sturm und Seegang setzten den Minensuchern ein Ziel, sonst gab es keinen Tag und keine Nacht, an denen nicht die Minensuchflottillen stets unter vollem Einsatz von Mann und Boot arbeiteten; sie mußten den U-Booten den Weg durch den Minensperrgürtel bahnen, die Kampfschiffe durch Vorausfahren gegen Minen schützen, Minensperren systematisch ganz forträumen, in nächtlichen Stichfahrten die See nach minenfreien Wegen absuchen, oder die minenfrei gemachten Wege und Gebiete zur Sicherheit der Kriegs- und Handelsschiffahrt ständig nachkontrollieren.

Eine unter Wasser verankerte Mine ist nicht zu sehen, und das hinten am Heck der Boote nachgeschleppte, unter Wasser steuernde Suchgerät zeigt erst dem Minensuchboot an, daß es nunmehr auf einem Seegebiet herumfährt, welches mit Höllenmaschinen bepflastert ist. Wie die Sperre verläuft, wie groß sie ist und wie flach die Minen stehen, das alles bekommt man erst im Verlauf der Räum- und Sprengarbeit heraus. Solch Kampf wirkt auf die Dauer nervenerschütternder als der offene Kampf, Mann gegen Mann, oder Schiff gegen Schiff.

Und wie sieht's an Bord aus während der Fahrt? Vom Kommandanten bis zum jüngsten Matrosen ist an Deck des Minensuchbootes alles vollauf beschäftigt, sei es bei der Schiffsführung oder am Heck an den Suchleinen und Sprenggreifern des Minenräumgerätes, mit dem die Boote untereinander verbunden sind. Niemand hat Zeit, über die ständig unter dem Boot lauernde Gefahr ernstlich nachzudenken. Und das ist gut, denn unablässig hin und her führt der Flottillen- oder Halbflottillenchef seine Bootsgruppen über die

Sperre, um Mine neben Mine zu fassen und in die Luft zu sprengen. Wenige nur haben auch etwas gehört von dem stillen Heldentum des Maschinenpersonals, daß tief unten in den wasserdicht abgeschlossenen Räumen von Kessel und Maschine seinen harten Dienst verrichten mußte und von den Vorgängen oben nur das Notwendigste hörte. Sie mußten kaltes Blut behalten, wenn ein heftiger Schlag, gefolgt von einem dumpfen Donner gegen die Schiffswand, ihnen anzeigte, daß oben eine Mine in die Luft flog. Hat sie vielleicht diesmal wieder einen Kameraden mit in die Luft gerissen, so fragen sie sich unten? Nur gar so oft rächte sich der unsichtbare tückische Feind bei seiner Entdeckung dadurch, daß er sich ein Opfer aus der Reihe der Boote herausholte.

Es war das Bewußtsein der vollkommen gemeinsam erlebten Gefahren, welche an der Front der Minensucher stets ein so schönes Band um Offiziere und Mannschaften geschlungen hat! Außerordentlich stolz und glücklich war ich, als man mich im Frühjahr 1915 zum Chef der II. Minensuchdivision ernannte, obwohl ich nicht lange vorher die Führung eines schönen modernen Torpedobootes nur sehr ungern abgegeben hatte. Dreieinhalb Jahr hindurch, bis zu dem unglückseligen Tage, wo törichte vaterlandslose Gesellen hinter der eigenen Front uns die Waffe aus der Hand schlugen, war es mir vergönnt, diesen Verband, dem anzugehören wir alle stolz waren, zu führen. Aus 15 kleinen Torpedobooten hat sich meine Division im Laufe des Krieges zu einer Flottille von 36 in der Mehrzahl modernen kampfkräftigen Booten entwickelt, von denen 27 vom Minentreffer ereilt und mehrmals durch andere ersetzt werden mußten.

Es war etwas Besonderes um unsere II. Minensuchflottille, um das uns die anderen beneideten; wir hatten das Glück, immer dort eingesetzt zu werden, wo was los war. Wir waren so eine Art „fliegende Minensuchflottille", ohne rechten Heimatshafen und meist ohne Ablösungstörn. Wir hatten die Minensperren von Terschelling bis Helsingfors kennengelernt. Im Kampf vor Libau und Windau haben wir unseren Schiffen den Weg gebahnt, dann wieder im Sperrgebiet der Nordsee Minen geräumt und U-Boote geleitet. Die Unternehmung gegen die Baltischen Inseln rief uns im Herbst 1917 für mehrere Monate nach dem Osten, und im März 1918 eilten wir wiederum aus der Nordsee nach den baltischen Gewässern, um bei der Finnlandunternehmung unserer Flotte mitzuwirken.

Die Unternehmungen gegen die Baltischen Inseln und gegen Finnland seien hier kurz geschildert.

### 1. Der Einbruch in den Rigaischen Meerbusen und das Seegefecht im Moonsund am 17. Oktober 1917.

Ein Einbruch unserer Seestreitkräfte in den Rigaischen Meerbusen bis hinauf nach dem Moonsund möglichst gleichzeitig mit der

Landung unserer Armee in der Taggabucht war von größter Bedeutung für die schnelle Durchführung der Eroberung der Baltischen Inselgruppe. Gelang es nämlich, die starken russischen Streitkräfte im Moonsund, welcher die Inseln Moon, Ösel und Dagö vom Festland trennt, rechtzeitig zu vernichten oder nach Norden hinauszujagen und somit in diese Enge einzudringen, so war die russische Armee auf den Inseln vom Festland abgeschlossen und ihre Lage hoffnungslos. Über die Bedeutung eines solchen Vorstoßes waren sich die Russen schon seit langem klar gewesen, und sie hatten die Tür zu diesem Operationsgebiet, die Einfahrt in den Rigaischen Meerbusen verriegelt, wie es wohl kaum anderswo im vergangenen Krieg geschehen war. Das ganze Seegebiet war von den Russen vor allem mit zahllosen Minensperren jeglicher Art, dann aber auch mit Netzsperren und versenkten Schiffen blockiert worden. Hier lagen Reihe hinter Reihe nur höllisch flach stehender Minensperren, besonders gegen Minensuchboote gelegt.

Die Landung in der Taggabucht, wobei auch wir durch eine mehrere Tage vorher ausgeführte Stichfahrt, dann durch Vorausfahren am Tage der Operation selbst und Räumen einer Minensperre in der Taggabucht mitwirken konnten, war geglückt, und der nächste Operationsbefehl lautete: Truppentransporter nach Arensburg! Kampfschiffe nach Moonsund! — Vorwärts, auf den alten Feind, hieß da die Parole unserer Minensuchflottille, und unermüdlich vom frühesten Morgen bis in die Dunkelheit haben wir tagelang zusammen mit den Minenräumdivisionen am Einbruchswege zum Rigabusen gearbeitet. Die Nachtruhe fiel aus, da wurden Kohlen genommen und Maschinen und Waffen für den kommenden Tag instand gesetzt. Haushohe Wassersäulen und Sprengwolken, verbunden mit dem donnernden Krachen der gesprengten Minen, gaben Kunde vom Fortschritt der Arbeit. Vier meiner Boote flogen im Laufe der Pionierarbeit in die Luft, und mancher brave Offizier, Deckoffizier und Mann mit ihnen.

Gedacht sei hierbei des braven F.-T.-Gastes (Funker) Flemming. Als sein Boot in die Luft flog, wurde er mit gebrochenen Beinen über Bord geschleudert, ohne Schwimmweste. Als die Rettungsboote herbeieilten, forderte er, der ein vorzüglicher Sportsmann war, die Bootsbesatzungen auf, erst die zahlreichen anderen Kameraden, die hilfesuchend und betäubt im Wasser trieben, zu retten. Von seiner Verwundung sagte er nichts, erst 20 Minuten später wurde er als letzter aufgefischt. Mit zersplitterten Beinen, bei denen die Knochen durch die Haut hindurchsahen, wartete der arme Kerl fast 12 Stunden ohne Klagelaut, bis die Situation es ermöglichte, den Arzt an Bord zu bekommen. Ein Bein mußte ihm leider abgenommen werden. Das Eiserne Kreuz I. Klasse wurde ihm für seinen Heldenmut verliehen.

Meinen braven Leuten vermochte nichts den Mut zu nehmen,

sie wußten sich in jeder Lage zu helfen. Am schlimmsten empfanden sie es noch, daß die Zigaretten ausgegangen waren, als Ersatz wurde deutscher Tee geraucht. Schmeckte zwar gemein, aber rauchte!

Bei Nacht patrouillierten abgeblendete Minensuchboote mit drohenden Geschützen an den Sperrlücken wachsam auf und ab, um das mit harten Opfern bisher freigemachte Gebiet gegen russische Minenleger zu verteidigen; so fraßen wir uns Tag und Nacht mit unseren braven Minensuchbooten einen Weg durch alle Minen- und sonstigen Sperren, und als am Morgen des vierten Operationstages in nördlicher Richtung von dem zum Einbruch bei uns klarliegenden III. Linienschiffsgeschwader und den Kreuzern der Donner schwerer Geschütze hörbar wird, da sind auch die letzten Sperren durchbrochen.

Die Sonne war noch nicht am Himmel, nur glutroter Schein leuchtete immer noch im Norden aus dem brennenden Zerelfort, als am Morgen des 16. Oktobers unser stolzer Flottenverband mit Großkampfschiffen, Kreuzern und Torpedobooten unter Führung unseres hochverdienten Vizeadmirals Behncke von den Minensuchverbänden glücklich durch das Labyrinth der Minensperren in den Rigaischen Meerbusen hineingebracht werden konnte.

Nun war's geglückt! Nach tagelanger, aufopferungsfreudiger Pionierarbeit, oft noch dazu unter feindlichem Feuer, hatten die Minensuchboote die sichere Gasse in dies vielleicht größte und raffinierteste aller Minenfelder gerissen. Manch braver Held hatte sein Leben dabei lassen müssen, manch altbewährtes Boot sein nasses Grab dabei gefunden. Sie waren gefallen, um das Leben Tausender auf unseren großen Kampfschiffen zu erhalten.

Als wir südlich Arensburg bei Abrö waren, sahen wir durch die Gläser rückwärts nach unserer Flotte. Die letzten Schiffe mußten nunmehr aus dem Sperrgebiet heraus sein. Erleichtert atmeten wir auf. Durch! Gottlob! und ohne Verluste! Ich werde es nie vergessen, wie froh und stolz wir damals alle waren. Aber es war ja erst der Anfang.

Und sieh, da blitzt und blinkt auch schon der Scheinwerfer vom Flaggschiff S. M. S. „König" auf. Aha, ein Befehl des Admirals! Unsere Signalgäste rührten sich, und während der Scheinwerfer kurze und lange Blicke auf uns ausstrahlte, lasen wir ab: „Beabsichtige sofort hinter der II. Minensuchflottille Weitermarsch nach dem Moonsund anzutreten." Recht so, wir blieben den sich zurückziehenden Russen auf den Fersen.

Mitternacht standen wir vor dem Moonsund; für ein paar Stunden wird geankert. Nur eine kurze Pause zum Atemholen für Menschen und Maschinen vor dem kommenden Sturmangriff. Aber nur wenige können die Ruhe genießen, unten vor den Kesseln werden die Feuer in Ordnung gebracht, oben auf Deck starren Geschützmannschaften und Ausguckposten in die Finsternis nach dem Feinde.

Weiß man denn, ob ihm nicht die pechschwarze Nacht zu einem Torpedobootsangriff günstig scheint? Er hatte es bitter nötig, etwas zu riskieren, wir saßen ihm an der Kehle. Ohne einen Lichtschimmer nach außen zu zeigen, lagen wir da, als kaum wahrnehmbare Schatten. In der Admiralskajüte des Flaggschiffes aber waren alle Führer bei strahlendem Licht um die Seekarte vom Moonsund versammelt. Mit kurzen Worten entwarf unser Führer, Vizeadmiral Behncke, sein Programm:

„Mit Tagesgrauen greife ich die russische Flotte und die Landbatterien im Moonsund an. Es wird einen heißen Kampf geben, denn ich vermute, daß die hinter Minensperren liegenden Russen sich hartnäckig verteidigen werden. Deshalb soll die II. Minensuchflottille voran und zuerst einen minenfreien Weg auf den Feind bahnen, bekommen die Boote Feuer, wird weitergefahren, ich aber werde mit den Schiffen sofort nachstoßen und versuchen, den Feind überraschend zu vernichten."

Das erste Dämmerlicht des unvergeßlichen 17. Oktobers fand uns kampfbegeistert, planmäßig auseinandergezogen auf dem Vormarsch. Wir Minensucher pflügten schon weit vorgeschoben mit ausgebrachtem Minengerät das Wasser und pflasterten den von uns abgesuchten Weg mit kleinen Bojen. Scharf beobachteten die Posten am Heck unserer Boote das Minensuchgerät, um sofort Minengefahr melden zu können.

Die Navigierung ist nicht ganz einfach. Jetzt mußten wir in der Nähe einer uns verratenen Minensperre sein. Gerade hatte unser gewissenhafter Flottillensteuermann, Bodmann, gemeldet: „Zeit zur Kursänderung!", die 3. und 8. Halbflottille trennten sich für ihre Aufgabe, ich stand im Kartenhaus meines Bootes und zirkelte in der Karte herum, da tönte es an mein Ohr: Da voraus Schiffe, eins, zwei, drei, nein noch mehr, auch Torpedoboote sind dabei. Ich sprang ans Basismeßgerät und sah hindurch. Richtig, da vorn im Morgendunst standen sie in Gefechtslinie, drei dicke Schiffe, zwei Linienschiffe von der „Sslava"-Klasse und der Panzerkreuzer „Bajan". Rund 20 km zeigte das Meßgerät an; sie mußten demnach an der engsten Stelle des Sundes bei Werder sein, dort, wo die Fährverbindung zwischen dem Festland und der Oselgruppe für den Nachschub der russischen Armee sorgte.

Die 8. Halbflottille stieß jetzt vor in den Kleinen Moonsund hinein, gerade als ihre Sirenen „Minenalarm" brüllten — man hatte das Westende einer Sperre gefaßt —, da setzte feindliches Feuer auf sie ein. Haushohe Wassersäulen sprangen ringsherum aus dem Wasser auf, und unmittelbar darauf dröhnte es, das: Rumm, rumm, rumm der feindlichen dicken Kanonen. Da wieder zucken rote Blitze aus dem Dunst, und „patsch, patsch, patsch" hüllte die nächste Salve die Halbflottille ein. Doch diese drang unentwegt vorwärts, geradeswegs in den Kleinen Moonsund hinein.

Halloh! was war das? Auch von Backbord vorne kommt jetzt Kanonendonner und Granatregen! Fort „Woi" auf Moon griff in den Kampf ein. Arme Halbflottille! Mitten im schweren Geschützfeuer, unfähig, sich zu verteidigen, da die Boote durch die Minensuchgeräte verbunden sind und ganz exakt fahren müssen und nicht wiederschießen können, so stößt die brave 8. Halbflottille bis zum befohlenen Punkt vor. Inmitten des dichtesten Salvenfeuers wird das Gerät aufgenommen, kehrtgemacht, und dann geht's mit äußerster Kraft ohne ernste Verluste zurück auf die Kreuzer „Straßburg", „Augsburg", „Kolberg" des Admirals Hopmann zu, die schon im Vorstoß sind und über die Halbflottille hinweg in die feindlichen Batterien hineinschießen.

Braver Halbflottillenchef, Dein glänzender Geist, Kapitänleutnant Koellner, war es, der an jenem Ruhmestage Deine Halbflottille zu dieser Leistung befähigte. Ein halbes Jahr später in der Nordsee ereilte das Schicksal Dich dann doch! Du starbst den Minensuchertod samt Deinem braven Führerboot, bis zum letzten Atemzug ein deutscher Mann, ein echter Offizier!

Ich aber verließ die 8. Halbflottille und eilte dann mit meinem Flottillenboot, dem braven Renner „A 62", meiner 3. Halbflottille unter v. d. Marwitz nach, welche Admiral Behncke mit den Großkampfschiffen den Weg bahnen sollte, und die jetzt geradewegs auf die feindlichen Linienschiffe zuhielt. Kaum hatten wir den Anschluß erreicht, da setzte auch das feindliche Feuer von vorne und von rechts kommend ein. Ein taktmäßiges Trommelfeuer von „Slava", „Zessarewitsch" und „Bajan" sowie der Landbatterien „Werder" deckte uns ein. Haushohe Wassersäulen steigen inmitten der Halbflottille unaufhörlich in die Luft, so daß Sprengstücke und Wasserregen die Boote überschütteten. Es bleibt immer ein Wunder, wie die Halbflottille aus diesem Geschoßhagel ohne wesentliche Beschädigungen herausgekommen ist. Dem Mutigen hilft Gott! durfte meine brave 3. Halbflottille wohl sagen. Kein Mann rührte sich von seinem Posten, kein Boot kam aus dem Kurs, todesmutig wird die Aufgabe durchgeführt.

Eine ordentliche Strecke hatten wir dem Admiral schon zum Anlauf geschaffen. Ich blicke rückwärts durchs Glas und sehe, wie plötzlich aus der Ferne mit höchster Kraft, dicke Rauchwolken ausstoßend, unsere Großkampfschiffe in Kiellinie nachstoßen. Deutlich sehe ich, wie dann plötzlich ein Dutzend langer Kanonenrohre mit einem Ruck sich emporrecken, und dann ein unvergeßlicher Moment: ein gewaltiger Feuerstrahl. Eine riesenhafte gelbe Wolke, und dann „Rumms", dröhnt die erste schwere Salve, die ganze Breitseite S. M. S. „König" und dann die S. M. S. „Kronprinz" über uns hinweg, so daß die Luft erzittert. Gott sei Dank, wir schießen endlich auch, so ging es wohl aufatmend jedem durch den Sinn. Ein

erlösendes nervenentspannendes Gefühl brachte es uns, das Sausen der eigenen Granaten über unseren Köpfen.

Salve auf Salve schlug bei den Russen ein, und während sich zwei ihrer Schiffe bald schwer beschädigt unter dem Schutz der Torpedoboote schleunigst nach Norden zurückzogen, blieb die „Sslava", unser alter Feind, der so oft uns schon geärgert, als unsere Beute, zu Tode getroffen, stark krängend und brennend ein Stück weiter nördlich im Sund auf dem Grunde sitzen.

Damit hatte die Marine der Schwester Armee den russischen Brückenkopf von Ösel erobert.

Uns unsere Beute zu holen, blieb dem nächsten Tage vorbehalten, denn wir entdeckten bei Annäherung an die Werder-Enge eine dicke Schwimmsperre aus eisernen Fässern, die mit Stahlleinen verbunden waren, und die sich quer über den Moonsund von Paternoster nach Werder hinüberzog. Natürlich konnten da auch Minen drin liegen, denn wo hatten die Russen keine Minen?! Da hieß es Vorsicht. Und die Lösung dieses Rätsels ließ sich das Flottillenführerboot „A 62" unter Führung seines bewährten tapferen Kommandanten, Kapitänleutnants Hermann Müller, nicht nehmen, wobei er sich beeilte, einem hierzu ebenfalls abgeteilten Torpedoboot zuvorzukommen. Während wir mit „A 62" die Sperre abfuhren, sahen wir plötzlich ein besonders eingesetztes Sperrstück. Sollten wir plötzlich das geheimnisvolle Drahtverhau ohne Sprengung öffnen können? Und die Minen? Ach was, ertönte es ringsherum, die Sache wird schon klar gehen, und die dicken Schiffe liegen doch ungeduldig wartend da und sehen auf uns. Die Leute brannten vor Ungeduld, das Gitter zu sprengen. Der Kommandant manövriert nun das Boot geschickt an die Sperre heran. Zwei brave Kerle werden auf die Pontons hinuntergelassen, haken, halb im Wasser hängend, eine Stahltrosse fest und werden dann schnell wieder hinaufgezogen. Langsam geht „A 62" mit den Schrauben rückwärts, die Stahltrosse kommt steif und — Hurra — das Verschlußstück kommt nach und öffnet sich. Eine Gruppe der 3. Minensuchhalbflottille, die schon klar liegt, harkt schnell einmal durch die Einfahrt und stellt fest, daß keine Minen ausliegen, dann geht das Signal ab „A 62" an S. M. S. „König": „Durchfahrt ist frei!"

Voraus die dicksten Schiffe, S. M. S. „König", „Kronprinz" und „Markgraf", dahinter die Kreuzer, welche am Vorabend in den Kleinen Moonsund eingedrungen waren und dann durch ein schneidiges Landungskorps das Fort „Woi" erstürmt hatten, so lief der siegreiche Verband in den Moonsund ein und schloß damit den Ring um die russischen Landstreitkräfte auf Ösel, die der vordringenden deutschen Armee nicht mehr entrinnen konnten.

Die Freude, als erster die „Sslava" zu entern, ließ ich mir mit meinem Flottillenboot nicht nehmen. Das Schiff, das bereits

verlassen war, glühte und qualmte noch in einigen Teilen, so daß meinen Leuten die Andenkenjagd allerlei Schwierigkeiten machte. Es war uns ein merkwürdiges Gefühl, auf dem Leib des toten Russen zu stehen, dessen dicke Granaten uns so oft zu greifen versucht und auch manche Verluste zugefügt hatten.

### 2. Finnlandunternehmung. April 1918.

Der Befehl, beschleunigt nach dem Osten zu gehen, traf mich, als ich am 16. März 1918 mit der Flottille von einer Nachtunternehmung nach Helgoland zurückkam, bei der wir ein paar U-Boote durch den Minensperrgürtel der Nordseebucht hinaus ins freie Meer gebracht hatten. Es war eine heftige, aufregende Nacht gewesen, naß, kalt und stockdunkel; das dauernde krampfhafte Sichfesthalten an dem stark schlingernden Boot hatte uns müde gemacht. Es war unser Ablösungstag, nur ein Marsch von wenigen Stunden trennte uns noch von unserem Stützpunkt Cuxhaven, und jeder freute sich auf den kommenden Abend, wo man mit dem Gefühl: „Nun ist mal nichts los!" zum Dauerschlaf in die Koje steigen konnte.

„Herr Kapitänleutnant, ein Telegramm aus Wilhelmshaven ist da, wir sollen beschleunigt Ausrüstung ergänzen und nach dem Osten gehen." Mit diesen Worten trat mein Flaggleutnant strahlenden Gesichts, ein Blatt Papier in der Hand schwenkend, vor mich. Hurra! man brauchte wieder Ostseespezialisten für die Finnlandunternehmung, deren erster Teil nach den Aalandsinseln unter Mitwirkung meiner 9. Minensuchhalbflottille mit ihrem braven Chef, Kapitänleutnant Hermann Müller, schon im Gange war. Fast hatten wir die Hoffnung, uns hierbei betätigen zu können, schon aufgegeben, geschimpft hatten wir sogar, wie man überhaupt ohne uns eine solche Unternehmung machen könnte.

Und nun mit einmal hieß es auch dort oben wieder: Minensuchflottille voraus!

Alle Müdigkeit war fortgeblasen. Ja, die Ostsee war in der Flottille beliebt; wenn dort eine Unternehmung in Gang kam, war immer richtig was los: hinter Kanonendonner und Minenkrachen winkte ein ordentliches Ziel, man konnte mit erobern helfen, man bekam den Preis des Kampfes in die Hand. Donnerwetter, ist das weit von hier, dachte ich beim Studium der Karte, und da fiel mir auch ein, daß dort oben noch dickster Winter war, während wir nach einem naßkalten Nordseewinter hier schon Frühlingsanzeichen mit lebhafter Genugtuung begrüßt hatten. Die Boote waren gar nicht zu halten: Kohlen, Kartoffeln und Munition flogen nur so vom Kai an Deck.

Nicht weniger schwierig wie bei der Ösellunternehmung war für uns diese Kriegsarbeit. Was nützte es uns Minensuchern, daß ein offizieller Friede mit Rußland feindliche Gefechte auf See so gut wie ausschloß, die Minen im Wasser hatten hiervon nichts erfahren

und waren ebenso feindlich und gefährlich wie vordem; und da infolge der Zustände in Rußland niemand angeben konnte — vielleicht auch nicht wollte —, wo eigentlich die russischen Sperren lagen, so galt es für unsere Flottille vollen Einsatz und Krieg wie sonst auch. Diese Minensperren waren das Resultat der russischen Tätigkeit in vier Kriegsjahren. In jedem Frühjahr warfen die Russen vor die vorjährigen Sperren wieder neue zur Ergänzung; so wurde das Gebiet immer breiter.

Häufige Stürme, Schneetreiben und Nebel, vor allem aber unendliche Eisfelder stemmten sich unserem Vormarsch entgegen.

In unermüdlicher Pionierarbeit versuchte meine vornstehende 4. Minensuchhalbflottille unter ihrem langjährigen Chef, Kapitänleutnant Maximilian v. Zitzewitz, zunächst einen Weg unter der Küste zu brechen. Da hier aber die Minen besonders dicht lagen und das an den Buchten gestaute Eis jeden Anfangserfolg wieder vernichtete, so wurde dieser Plan aufgegeben und ein neuer Weg mitten durch den Finnischen Meerbusen in Angriff genommen.

Nach wochenlanger harter Tag- und Nachtarbeit, wobei wieder mancher brave Kamerad den Minensuchertod fand und manches Boot ein Opfer der Minen wurde, konnte der mehrere hundert Meilen lange Seeweg durch zahlreiche Minensperren hindurchgebrochen und mit Feuerschiffen und Leuchtbojen von uns gut und navigatorisch genau bezeichnet werden.

So konnten am zweiten Ostertage die unter dem Befehl des Konteradmiral Meurer stehenden Streitkräfte und Truppentransportschiffe, auf denen die Armee des Generals Grafen v. d. Goltz eingeschifft war, den Marsch nordwärts zur Befreiung Finnlands antreten. Der schwierigste und gefährlichste Teil war der letzte zwölfstündige Nachtmarsch vor dem Ziel durch den Finnischen Meerbusen und die Lücken in den Minensperren.

Da durfte unsere Flottille als die erste vorneweg die Führung übernehmen, und es war uns eine stolze Genugtuung für die harte Arbeit, die endlose Kiellinie der großen Schiffe sicher und ohne Schaden durch alle Sperren bis in die Schären, die der Festung Hangö vorgelegt waren, hindurchbringen zu können.

Noch vor Morgengrauen drangen wir unter Überwindung erheblicher navigatorischer Schwierigkeiten, da keine Leuchtfeuer brannten, in die Schären von Hangö ein. In dem Eis, das sich hier staute, blieb ich dann mit der Flottille vorübergehend stecken, so daß unsere starken Sperrbrecher die Minensicherung übernehmen mußten. Mit den ersten Sonnenstrahlen hatten wir uns an die Insel Russarö, die mit ihren starken amerikanischen Kanonen den Hafeneingang sperren sollte, herangeschoben.

Ein paar gewaltige Detonationen erschütterten plötzlich die Luft, haushohe Feuergarben, mit Schiffstrümmern vermischt, stiegen am Hafenbollwerk von Hangö zum Himmel empor. Man sah ein paar

rotglühende Schiffskörper in sich zusammenknicken und einige Menschen am Bollwerk eiligst fortlaufen. Die Nachhut der roten Garde vernichtete hier noch schnell ein paar U-Boote und Vorratsschiffe; die Hauptmasse aber war, als sie unser Kommen bemerkte, in eiliger Flucht abgezogen. Da hieß es schnell landen, um weiteres Unglück zu verhindern. Das war aber nicht so einfach, denn ein dicht zusammengeschobenes Treibeisfeld füllte den inneren Hafen vor der Stadt; jemand behauptete auch, daß Minen im Eise steckten; ich konnte ihm aber nachweisen, daß es große Konservenbüchsen waren.

Zwei Torpedoboote und mein Flottillenfahrzeug nahmen blitzschnell die feldgrauen Stoßtrupps an Bord, und mit äußerster Kraft brachen wir hinter dem großen Eisbrecher „Sampo", der eine große finnische Flagge gesetzt hatte, und auf dem die mitgenommene Kapelle den finnländischen Reitermarsch spielte, durch das Eis nach der Stadt durch. Mit Hurrarufen und Tücherschwenken wurden wir vom Ufer begrüßt. An Land dann ein komisches Bild, typisch für die Zustände: Während ein Teil der tapferen Feldgrauen mit Kolbenschlägen und Gewehrschüssen versprengte Rotgardisten im Posthause zur Übergabe zwang, wurden andere und auch unsere Matrosen von Mädchen umringt und mit Blumen geschmückt. Mein Führerboot war auch nicht faul, es enterte sofort einen russischen Hilfskreuzer (den früheren Passagierdampfer „Borre"), den die roten Herren eiligst, unter Zurücklassung noch halbgefüllter Schnapsgläser, verlassen hatten, holten die rote Flagge nieder und setzten die deutsche Kriegsflagge.

Noch in derselben Nacht mußte ich, während unsere Kampfschiffe in Hangö blieben und die Truppen ausschifften, mit der Flottille wieder in See an die Arbeit, um sofort einen minenfreien Weg von Hangö nach Reval herzustellen, das die Basis für die weiteren Operationen gegen die Hauptstadt Finnlands, Helsingfors, werden sollte. Jedoch Reval und die estländische Küste blieben unseren Blicken durch einen hartnäckigen Nebel entzogen, und so war auch an ein Räumen der unmittelbar vor der Bucht und dem Hafen liegenden zahlreichen komplizierten Minen- und Netzsperren, die es bisher noch keinem deutschen Fahrzeug erlaubt hatten, in den Hafen einzulaufen, vorerst nicht zu denken.

Aber Verbindung mit unseren deutschen Truppen in Reval mußte hergestellt werden. Mit meinem Führerboot, derzeit „M 88", Kommandant Kapitänleutnant Tschirch, machte ich deshalb einen kleinen Gewaltstreich, um zunächst einmal festzustellen, inwieweit die uns in die Hände gefallenen russischen Seekarten über die Bezeichnung des Einlaufweges durch die Minensperre wirklich stimmten. Vorsichtig fühlten wir uns mit Kompaß, Lot, Uhr und scharfem Ausguck in Nebel und Eis durch das Sperrgebiet im Zickzack hindurch. Verschiedentlich blieben wir in Eisfeldern stecken, die uns über die unsichtbaren Minenfelder treiben wollten; doch wir arbeiteten uns

los, und immer noch gerade im rechten Augenblick schimmerte eine kleine Sperrbezeichnungsstange durch den Nebel hindurch. Als wir dann glücklich auch eine Netzsperre hinter uns hatten, lichtete sich wie ein Wunder der Nebel, und die herrliche alte Stadt Reval lag dicht vor unseren Blicken. Mit Freude und Erstaunen wurden wir von der Stadt aus als erstes deutsches Kriegsfahrzeug begrüßt, und auch S. K. H. Prinz Heinrich von Preußen, unser Ostseebefehlshaber, der dort weilte, gab seiner Freude hierüber Ausdruck.

Die in Hangö gelandete, unter General v. d. Goltz stehende Armee meldete, daß sie bereits vor den Toren von Helsingfors stehe, und meine Flottille hatte, soweit es das schwere Packeis erlaubte, den Auslaufweg von Reval nach Helsingfors auf Minenfreiheit vorgefühlt; da zogen wir mit den Kampfschiffen zusammen durchs Eismeer nach Norden, um Helsingfors von See aus den Klauen der roten Garde zu befreien, im Verein mit der von Land aufmarschierenden Armee.

Das gewaltig starke, unabsehbare Packeis, daß sich teilweise zu kleinen Eisbergen aufgetürmt hatte, stemmte sich wie noch nie zuvor uns entgegen. So weit das Auge reichte, nur Eis. Den „dicken Schiffen" machte das zunächst noch nicht so viel aus, vor ihrem Bug zersprangen große Eisdecken wie Glas, und meterdicke Schollen flogen zur Seite. Uns Minensuchbooten aber war ziemlich kümmerlich zumute; wenn's Minensperren gewesen wären —, aber Eisberge umrennen, das war zuviel! Wir saßen in dicken Eisblöcken fest; doch nicht nur wir Minensuchboote, sondern auch die Schiffe. Alle blieben stecken angesichts der Lichter von Helsingfors, die in der Abenddämmerung zu uns schwach hinüberblickten, aber auch bald in dickem Nebel verschwanden.

In der Frühe des nächsten Morgens lagen meine Boote vom Eis gequetscht und verschoben, stark gekrängt nach Backbord oder Steuerbord, auf der Seite. Da plötzlich verschwand der Nebel, und dicke Rauchwolken ausstoßend, preßten sich — es war jetzt schon der Abend des folgenden Tages — die Großkampfschiffe durchs Eis, bei der Insel Grahara vorbei, nach der Reede von Helsingfors hinein, während uns Kleinen die finnischen Eisbrecher erst einzeln anfassen und nach dem eisfreien Ankerplatz vor der Stadt wie Schlitten einschleppen mußten.

An mich erging der Befehl: „Minensuchboote sofort in die Stadt einlaufen und Landungskorps unterstützen." Schnell wurden die Boote verteilt, und dann ging's klar zum Gefecht im Morgengrauen an die Anlegestellen in die innere Stadt. Ich hatte mit meinem Flottillenfahrzeug das Bollwerk am Marktplatz am Fuß der großen Esplanade, dort, wo die Halbinsel Skatudden an das Zentrum der Stadt stößt, ausgesucht. Schon bei Anlegen mit dem Boot sahen wir die bedrängte Lage unseres Landungskorps: „Schießen Sie doch", rief man uns entgegen. Rundherum aus den großen

Staatsgebäuden, den Schiffen im Hafen und besonders aus einer Tabakfabrik prasselte das Gewehr- und Maschinengewehrfeuer. Dahinein dröhnten jetzt die ersten Salven unserer 8-cm und 10,5-cm-Kanonen. Führer der weißen Garde und Offiziere unseres Landungskorps gaben uns die Ziele an. Eine Häuserfestung nach der anderen, an denen die roten Flaggen heraushingen, wurden mit Salven zur Übergabe gezwungen. Zu vielen Hunderten kamen da jedesmal die roten Gesellen, darunter auch bewaffnete Frauen, mit erhobenen Händen auf den Marktplatz gelaufen, rote Flaggen auf den Gebäuden wurden niedergeholt und weiße dafür gesetzt.

Um 2 Uhr nachmittags war der Kampf für heute entschieden, etwa 2000 Rote hatten sich ergeben, darunter die Haupträdelsführer. Eine deutsche Jägerabteilung der sonst noch außerhalb der Stadt liegenden Armee war befreit worden.

Am Nachmittag durchwogte die bis dahin ausgestorbene Stadt eine festlich geschmückte Menschenmenge. Mit Blumen und Liebesgaben wurden unsere Matrosen überschüttet. Es ist nicht möglich, die Freude und Dankbarkeit zu beschreiben, die diese Bevölkerung zeigte. Was mußten die Menschen gelitten haben! Die aufrichtige Empörung meiner Leute über die Schandtaten der Bolschewisten steht mir noch lebhaft im Gedächtnis. Oft fiel mir gegenüber der Ausspruch: wie schön es doch sei, daß in Deutschland so etwas nicht vorkäme. Und wenn ich mir jetzt das damalige Verhalten unserer Leute bis zum jüngsten Matrosen ins Gedächtnis zurückrufe, so weiß ich ganz genau, daß der Bolschewismus und Terror unserem Volk durchaus wesensfremd ist.

Ihr, die Ihr mit dabei gewesen seid und Not und Gefahr im Kampf und Sturm, ernste und heitere Stunden auf engen Booten gemeinsam erlebt habt, wißt es, daß nur eins uns all die vier langen Jahre hindurch zur Hergabe höchster Leistungsfähigkeit und zu Erfolgen befähigt hat, das war die echte Liebe zu unserer deutschen Heimat und der feste Glaube an das Recht unseres deutschen Volkes auf unseren Platz in der Welt.

Darum übermittelt der heranwachsenden Jugend die herrlichen Taten im Kriege, nicht um seine Härten und unvermeidlichen Grausamkeiten vor Augen zu führen, sondern um in ihren Herzen Vaterlandsliebe, Pflichtbewußtsein, deutschen Mannesmut und Stolz zur höchsten Begeisterung aufflammen zu lassen. Dann wird unsere Jugend begreifen, was wir verloren haben, und in ihr der Wille geweckt, unser niedergeworfenes Vaterland wieder aufzurichten und es noch deutscher und kräftiger zu gestalten als es früher war, so daß jeder Versuch, es zu zertrümmern, schon an seiner inneren Stärke abprallt.

# Kriegsweihnachten 1914 und andere Bilder aus der Marineluftschiffahrt.

Von Oberleutnant zur See Hans von Schiller,
im Kriege Wachoffizier und Kommandant auf Marineluftschiffen.

Ein grauer Winterhimmel hing am 23. Dezember 1914 über der Stadt Hamburg, die noch im Morgendämmer lag. Es machte fast den Eindruck, als wolle es heute gar nicht recht Tag werden.

Vor der Luftschiffhalle in Fuhlsbüttel, einem Vororte Hamburgs, hielt das Dienstauto, das uns in aller Frühe zum Luftschiffhafen hinausgebracht hatte. Der Wachhabende trat heran und übergab dem Kommandanten, damaligen Oberleutnant zur See Freiherrn Treusch von Buttlar-Brandenfels, eine Mappe mit wichtigen Eingängen und Funksprüchen. Gleich obenauf lag ein Telegramm aus Nordholz, der Zentrale der Marineluftschiffabteilung: „An Luftschiffdetachement Fuhlsbüttel für ‚L 6'. ‚L 3' überführt am 23. Dezember vormittags von Nordholz nach Fuhlsbüttel zur Vornahme wichtiger Reparaturen. ‚L 6' wird für die Reparaturzeit des ‚L 3' nach Nordholz verlegt. Unterschrift Kommandeur der Marineluftschiffabteilung."

Eine feine Bescherung; alles hatte sich schon für Weihnachtsabend bei guten Bekannten oder Verwandten angesagt, nun ließ sich nicht einmal mehr die Weihnachtspost umleiten. Aber was half es, wir waren im Krieg, und persönliche Rücksichten traten in den Hintergrund. So waren wir denn schon wenige Stunden darnach klar, Koffer und alle die kleinen Notwendigkeiten, die einen Kriegsmann immer begleiteten, waren im Schiff verstaut, und wir stiegen auf.

In großer Schleife fuhren wir nochmals über Hamburg in niedriger Höhe, um den Bekannten ein frohes Fest und Wiedersehen zuzuwinken, dann nahm der „L 6" Kurs auf Nordholz.

Auf halbem Wege passierten wir den „L 3"; Grüße wurden ausgetauscht und die Kameraden nicht wenig beneidet, die statt unser in Hamburg sein konnten. Aber es kam anders, als wir gedacht hatten; schon zwei Tage später waren wir die Beneideten! Der Wechsel der Schiffe sollte uns zu unserm ersten Gefecht verhelfen.

In der Ferne tauchte Nordholz auf, das Kloster, wie man scherzweise es nannte, da es mitten in der Heide, weitab von jeder anderen Behausung lag; selbst die Bahnverbindungen dorthin waren miserabel, so daß man oft wochenlang sich nicht entschließen konnte „an Land zu gehen", wie in der Marine jedes Verlassen der Dienststelle heißt.

Nach einer glatten Landung lag unser Schwan bald gut geborgen in der Drehhalle.

Am 24. war genau wieder das gleiche Wetter; wir versuchten eine Aufklärung, fanden es aber auch außerhalb Helgolands so dick, daß eine weitere Ausdehnung sich nicht lohnte; deshalb lagen wir schon wieder vor Anbruch der Dunkelheit in der Halle.

Auch ohne Weihnachtspakete, von denen ein großer Teil nicht mehr zurechtgekommen war, war bei den Leuten eine recht nette Stimmung am Abend aufgekommen, es war ja die erste Weihnachten im Kriege, und reiche Liebesgaben waren uns zuteil geworden, von denen uns die Kameraden mitteilten.

Als ich schon spät mein Zimmer aufgesucht hatte, holte mich einer der Unteroffiziere nochmals zur Besatzung in die Kaserne hinüber; die Leute hatten eine Bowle angesetzt, es herrschte ein recht froher, fideler Ton. Wir stießen auf weitere glückliche Fahrten an.

Schon damals hielt die Besatzung fest zusammen, die gemeinsamen Gefahren in der Luft hatten uns zusammengeschmiedet. Jede Weihnachten im Kriege habe ich so mit den Leuten gefeiert; auch aus manch anderem Grunde, sei es eine Auszeichnung oder ein Geburtstag, saßen wir fröhlich beisammen, Offiziere und Mannschaften; wir fühlten uns wie eine Familie, jeder wußte aus den Augenblicken der Gefahr, was er am anderen hatte.

An diesem ersten Weihnachtsabend lag unsere kriegerische Zukunft noch vor uns; so wurde viel geredet und angestoßen auf Erfolg und recht baldiges An-den-Feind-Kommen. Erst spät trennten wir uns.

Den ersten Weihnachtstag früh 7 Uhr telephonierte Buttlar bei mir an, ich solle sofort zu ihm kommen. Ich zog mich notdürftig an und eilte zum Kommandanten.

„Engländer sind beim Minenlegen nordwestlich von Helgoland, wir sollen versuchen, ihnen ans Leder zu gehen; lassen Sie sofort das Schiff klarmachen und hängen Sie auch Bomben ein!"

In aller Eile zog ich mich fertig an, Frühstück fiel aus, da keine Zeit zu verlieren war, und mit einigen Liebesgabenpaketen unter dem Arm, enthaltend Keks und Schokolade, lief ich zur Halle.

Die Besatzung war schon bei den Motoren beschäftigt, die Bomben wurden mit den besten Segenswünschen eingehängt, doch trug das Schiff trotz der Kälte nur 4 Stück 50-kg-Bomben, da wir viel Benzin und für eventuelles Steigen auch reichlich Wasserballast mitnehmen mußten.

Neben uns in der anderen Hälfte der Drehhalle beim „L 5" herrschte dasselbe froh-geschäftige Treiben, jeder wollte zuerst hinaus, an den Feind.

„Wenn es draußen nur klar wird, hier ist nur eine Sicht von höchstens 200 m", meinte der „Laubfrosch", wie der Platzmeteorologe genannt wurde, der mir noch die letzten Wind- und Wetter-

meldungen überbrachte. Aber dies Wetter war gerade für Nordholz recht günstig, denn wenige Stunden später kam ein englisches Flugzeug über den Platz, von dem es infolge der Dieſigkeit anscheinend nichts sehen konnte, denn es warf, als die Abwehrbatterien eine Salve nach ihm schoſſen, 2 seiner Bomben ab, die in die Heide und den Wald fielen, wo eine Tanne entwurzelt wurde. Das war dann der „Fliegerangriff auf Cuxhaven", der mit fabelhaft gezeichneten Illustrationen in englischen und französischen Zeitschriften verherrlicht wurde. Nebenbei wäre der Flieger selber beinahe noch ums Leben gekommen, da inzwischen durch den „L 5" das Mutterschiff verjagt war und er auf der Nordsee heruntergehen mußte. Nach einigen Stunden Treibens auf seinem Flugzeug wurde er dann aber von einem holländischen Fischdampfer aufgenommen.

Mit Tageslicht waren die beiden Schiffe klar, alle Motoren liefen einwandfrei, unser „L 6" schwamm gut ausgewogen in der Halle, die inzwischen genau in Windrichtung gedreht war. An Halteleinen und Gondeln wurden wir nun von den Truppmannschaften hinausgezogen. Schnell noch etwas seitlich von der Drehhalle abgeholt, damit der Zep nicht in den Wirbeln aufsteigen mußte, und nach kurzem Abwiegen auf dem Aufstiegplatz sprangen die seitlichen Propeller an, „L 6" hebt sich in die Luft empor. Von unten schallt noch ein „Gebt es ihnen ordentlich!" uns nach, und wir verschwinden in den dicht über dem Boden lagernden Wolken.

In 400 m Höhe ist es schon wieder klarer Himmel, nach See zu scheint die Wolkendecke sich immer mehr zu verflüchtigen. Nach einer knappen Stunde kommt Helgoland in Sicht, außerhalb liegen nur mehr vereinzelte Wolken über der See, es ist ein richtiges Sommerwetter.

Die Signalstation Helgoland gab uns durch Scheinwerfer den genauen Standort des Feindes, den wir schon bald selber zu Gesicht bekamen.

‚Alle Maschinen äußerste Kraft! Langsam höher gehen, Bomben schärfen und Funkspruch an die Flotte: Feind in Quadrat xx, werde angreifen", befahl mir der Kommandant.

Im Laufgang zur Mitte gehend, sah ich die Gaszellen prall werden und, sich auf den Laufgang auflegend, Gas durch die Überdruckventile abblasen. Im Bombenraum, der an der Stelle des Schiffes lag, wo bei den Passagierschiffen „Viktoria Luise" und „Hansa" die Kabine sich befand, wurden die Zünder in die Bomben eingesetzt.

In der davorliegenden Funkenkabine chiffrierte der Funkenmaat inzwischen den Funkspruch, der dann mit dem Kennungszeichen für „Nachrichten vom Feind" abgegeben wurde. Doch wir kamen leider mit der Abgabe nicht weit, denn die F.-T.-Maschine setzte aus und kam nicht wieder auf Spannung. Eine Reservemaschine wurde versucht, doch auch sie gab nur Strom für wenige Buchstaben-

gruppen. Gott sei Dank war wenigstens schon der größte Teil abgegeben und auch vom Flaggschiff verstanden, aber wir saßen nun die folgende Zeit ohne Sendemöglichkeit da; bei unserem ersten Zusammentreffen mit dem Feinde keine Möglichkeit, der Flotte die so wichtigen Nachrichten über den Feind sofort übermitteln zu können!

Der F.-T.-Maat mühte sich nochmals vergeblich ab; es gelang nicht wieder Spannung zu bekommen. Wir standen eben 1914 auch in der Luftschiffunkentelegraphie noch im Anfangsstadium, viele schwere Reserveteile konnten nicht mitgeführt werden, da die Schiffe an sich schon wenig genug trugen; bei den späteren, größeren Schiffen kamen dann auch reichliche Reserven hinzu, die aber in den letzten Jahren an der Hand des gut durchgearbeiteten Materials kaum noch in Anwendung kamen, so daß wir sie teils aus Gewichtsrücksichten sogar wieder ausbauten.

Oberleutnant v. Buttlar, dem ich den Versager meldete, war recht ärgerlich, daß dies gerade in einem so wichtigen Augenblick vorkommen mußte, doch hatte er jetzt Notwendigeres zu tun; waren wir doch, in etwa 1000 m Höhe fahrend, schon dicht am Feinde, der aus allen seinen Geschützen eifrig nach uns schoß.

Die Sprengwölkchen lagen um uns herum, doch vorerst nicht in unserer Nähe, eifrig wurde das Mündungsfeuer und nach kurzer Zeit die Detonation der Schrapnells beobachtet.

Die Engländer lagen in doppelter Kiellinie, geführt von den Kreuzern „Arethusa" und „Undounted" an Backbord vor uns. Im ganzen etwa 14 Fahrzeuge zählten wir; außer den beiden Führerschiffen Zerstörer und anscheinend zum Minenlegen hergerichtete Handelsschiffe.

Offenbar hatte man vor uns Angst, denn mit ziemlich hoher Fahrt lief die ganze Mahalla vor uns her. Da die vornliegenden Kreuzer mehr Fahrt liefen, zog sich die Formation in die Länge; wir kamen trotz der ab und zu schon in bedrohlicher Nähe platzenden Schrapnells den hintenliegenden Dampfern auf, die nun auch mit Gewehren nach uns schossen, deutlich ließ sich im Glase erkennen, wie die Mannschaften an Deck standen und Ladegriffe machten. Wir machten also auch unser Maschinengewehr klar und legten mit guter Beobachtung der Aufschläge im Wasser ihnen einige Lagen aufs Schiff, die Wirkung war humorvoll, sofort verschwand alles unter Deck! Allerdings bekamen die armen Leute auch noch von den eigenen Kreuzern Sprengstücke an Deck, da sie in unserer Schußrichtung lagen und die Kurzschüsse ihnen direkt auf den Kopf prasselten. Mit höchster Fahrt versuchte daher der Feind von uns fortzukommen; dicke Rauchwolken quollen aus den Schornsteinen, aber es nützte nichts, langsam und sicher kamen wir ihm näher, beinahe waren wir schon in Wurfposition, ich hatte schon im Zielraum durch die Visiereinrichtung für den Abwurf den Vorhaltewinkel bestimmt, als plötzlich aus einer Wolke unvermutet ein deutsches See-

flugzeug hervorstieß, das sich auf den Dampfer stürzte und 2 Bomben rechts und links von ihm dicht an seiner Bordwand in die See warf. In höchster Not nahm der Dampfer nun Zickzackkurs auf, so daß ein genaues Abkommen für mich unmöglich wurde; ich riß aber doch eine Bombe ab, die leider etwa 40 m neben seinem Heck mit scharfem Knall detonierte, ihm, wie ich später hörte, noch ziemlichen Schaden im Heck zufügend.

Da wir nur noch 3 Bomben zur Verfügung hatten, verzichtete ich auf einen weiteren unsicheren Schuß und wollte mir den Rest der Munition lieber für einen günstigeren Augenblick aufsparen. Doch kamen wir nicht wieder in Wurfposition, da die Kreuzer und Zerstörer sich allmählich eingeschossen hatten und die Sprengwölkchen so dicht lagen, daß wir schon unbedingt einige Sprengstücke hineinbekommen haben mußten. „L 6" fing auch schon an, schwer zu werden, ein sicheres Zeichen, daß die Zellen verletzt waren und Gas verloren. So hielten wir uns in größerer Entfernung vom Feinde.

Nach Westen zu wurde es wieder unsichtiger, und um 11 Uhr etwa bekamen wir den Feind, der immer noch mit Kurs nach der Heimat lief, aus Sicht.

An Backbord stand, ebenfalls über den Wolken, deutlich in großer Höhe sichtbar, der „L 5" am Himmel. Plötzlich stößt er scharf herunter und schlägt über einer Stelle mehrere kleine Kreise. Er hatte feindliche Flugzeuge getroffen, die offenbar gerade vom Mutterschiff abgesetzt waren und infolge Motordefekts nicht in die Höhe kamen. Nun schwammen sie auf der Nordsee und mußten sich von ihm mit Maschinengewehrfeuer bestreichen lassen, ein englisches U-Boot, das in der Nähe gewartet hatte, nahm aber die Flieger auf und tauchte wieder, ehe „L 5" einen Bombenwurf anbringen konnte. Die leeren Flugzeuge wurden nun mit Bomben und Maschinengewehrfeuer vernichtet. Vorher hatte „L 5" drei weitere Flugzeuge gesichtet, die als Engländer ausgemacht wurden; sie bogen aber bei Annäherung des Zeps ab; von ihnen kam dann einer bis nach Nordholz, wie ich schon vorher erwähnte. Die anderen müssen wohl, ohne das Ziel erreicht zu haben, wieder kehrtgemacht haben.

Da wir während des ganzen Vormittags nicht durch F.-T. hatten melden können, beschloß der Kommandant, einen kurzen Gefechtsbericht bei dem Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte abzuwerfen; wir nahmen daher Kurs auf Schillingreede, wo die Flotte zu Anker lag.

In etwa 1000 m Höhe fahrend, war „L 6" trotz Abgabe alles Wassers außer des zur Landung benötigten Momentballastes immer noch schwer, auch die Sonne, die unser Gas erwärmte, wollte uns nicht mehr helfen. Es sollte daher ein Fallbenzinfaß abgeworfen werden. Zu dem Zwecke lief ich in die Mitte, wo hinter der Kabine an jeder Seite des Laufgangs ein solches Faß angebracht war. Das Schlippfaß war bald klar zum Fallen, mit dem Telegraphen wurde

dies nach vorn gemeldet, von der Führergondel kam dann „Abwerfen!". Die Sicherung gelöst und ein kleiner Druck gegen das Faß, das nun durch die aufgereihte Hülle hinausfiel. Wir waren noch dabei, die Klappe in der Außenhülle wieder zu dichten, als aus der Kabine der Schreckensruf kam: „Das Faß fällt direkt auf ein Feuerschiff!" Mit einem Satz waren auch wir an den Fenstern und sahen nun, wie das Schlippfaß mit seinen 200 l Benzin sich überschlagend in die Tiefe stürzte, anscheinend gerade auf das friedlich untenliegende Feuerschiff Außenjade zu. In den Gondeln hatte man den Fall auch beobachtet, alles hing über die Reeling und wartete gespannt, was nun kommen werde. Da, ein Aufschlag auf dem Wasser dicht neben dem Schiff, eine Dampfwolke zieht im Winde ab, das Benzin scheint sich durch den Aufprall noch entzündet zu haben. Auf dem Feuerschiff ist man nun auch aufmerksam geworden, es kommt Leben in die Bude, ein Boot wird zu Wasser gelassen, wir entschwinden, um uns weiteren Auseinandersetzungen zu entziehen, in der nächsten Wolke!

Nach etwa vierzehn Tagen kam auf dem vorgeschriebenen Dienstwege, über Inspektion der Feuerschiffe und mindestens acht andere Behörden ein Schreiben unter „Eilt sehr" bei uns an, folgenden Inhaltes:

„Am 25. Dezember mittags kam das Luftschiff ‚L 6' in großer Höhe von See aus über das Feuerschiff Außenjade und warf eine Abwurfpost in einer Konservendose ab, die in einiger Entfernung vom Feuerschiff aufschlug und zerplatzte. Ein Boot wurde sofort zu Wasser gelassen, das vergeblich nach der Dose suchte. Es wird für die Zukunft gebeten, vor Abwerfen solcher Abwurfposten das Feuerschiff mit Scheinwerfer oder Winkspruch anzurufen, um die weitere Übermittlung sicherzustellen."

Ahnungslose Leute, ein 200-l-Faß mit einer Konservendose zu vergleichen!

Auf Schilligreede angelangt, riefen alle Schiffe fast gleichzeitig mit Scheinwerfer und Winkspruch an; jeder wollte Nachricht vom Feinde haben. Über dem Flaggschiff gingen wir auf etwa 50 m herunter und warfen einen wasserdichten Beutel mit einer langen Fahne daran auf die „Seydlitz" ab, in den die Gefechtsmeldung verpackt war.

Die Post wurde unten aufgenommen, während wir schon nach Nordholz weiterstrebten. In der Halle fanden wir nachher bei der genauen Untersuchung eine ganze Anzahl kleiner Löcher in Hülle und Zellen, die von feindlichen Treffern herrührten, unten im Laufgang war ein Aluminiumstück von drei Maschinengewehrgeschossen angeschlagen, die aber nicht mehr die Kraft gehabt hatten, um in das Schiff weiter einzudringen; die Geschosse selber lagen unten in der Hülle.

Schon im Jahre 1915 war der Feind gewitzigter geworden, zu

einem Angriff auf Schiffe kam man schon damals nur noch bei sehr günstiger Bewölkung, die eine gedeckte Anfahrt gestattete; auch dachten die Engländer nicht mehr daran, abzudrehen; sie versuchten eine Position unter dem Winde zu bekommen und griffen uns dann mit höchster Fahrt laufend durch Artilleriefeuer an. Ihre Ballonabwehrgeschütze machten uns viel zu schaffen, sie hatten sich offenbar besser geübt zu Hause; im Juli schossen sie mit schwerer Artillerie auf uns, wir hörten deutlich die schweren Geschosse unter uns hindurchheulen, hatten auch vorher das Aufblitzen des vorderen Turms gesehen.

Aber unangenehm waren dem Engländer die Zeps doch, da sie jede Annäherung an die deutsche Küste so frühzeitig meldeten, daß ihm eine Beschießung deutscher Küsten unmöglich gemacht wurde; außerdem trugen wir ihm den Krieg ins eigene Land und störten ihm die Nachtruhe. Es steigerte sich daher die Abwehr immer mehr; als man einsah, daß die Flakgeschütze nicht mehr ausreichten, wurde es mit Flugzeugen versucht, die ja auch leider einige Erfolge hatten. So fielen ihnen im Herbst 1916 mehrere der modernsten Luftschiffe, als sie im Angriff über englischem Boden standen, zum Opfer.

Doch ebenso wurde bei uns ein Gegenmittel gefunden, die Schiffe wurden größer und leichter gebaut, so daß sie sich in Angriffshöhen halten konnten, in die ihnen die Flieger wenigstens nicht so schnell nachkommen konnten. Hatten wir im Anfange des Krieges unsere Angriffe in etwa 2000 m Höhe gefahren (mein erster Angriff ging sogar in nur 1000 m glücklich vonstatten), so fuhren wir nun eben bis zu fast 7000 m hoch, auch bei den Aufklärungen drückten uns die häufiger auftretenden Flugzeuge 1918 auf 5000 m Höhe hinauf, was eine sehr starke Beanspruchung des Personals bei der oft fast 24 Stunden dauernden Aufklärung bedeutete. Von schnellen Kreuzern setzte der Engländer kleine Landmaschinen auf extra gebauten Startbahnen ab; so verlangte die Sicherheit des Schiffes bei uns nicht nur eine genaue Beobachtung der See, sondern auch des ganzen Himmels; alle freien Leute, die nicht an Motoren oder Rudern beschäftigt waren, mußten daher mit Ausschau halten. Jeder bekam einen Sektor des Himmels zugeteilt, den er dauernd mit dem Glase absuchte. Da der Feind unsere täglichen Patrouillenwege ungefähr kannte, so legte er einen seiner Flugzeugmutterkreuzer in die Nähe des mutmaßlichen Weges, die Flugzeuge waren startbereit an Deck. Horchapparate hatten ihm das Herannahen des verhaßten Zeps gemeldet, schnell wurde eine Maschine in die Höhe geschickt. —

Ahnungslos fahren wir über den Wolken, die eine gute Sicht nach unten verhinderten. Noch ist das Flugzeug in den Wolken unserer Sicht entzogen, da, es ist durchgestoßen und sieht, allerdings noch weitab, den Zeppelin ruhig seine Bahn ziehen, eine sichere Beute! Schon auf viele Kilometer kann man ein Luftschiff erkennen, während der Flieger, der viel kleiner in seinen Abmessungen ist, sehr

schwer auszumachen ist. Auch die gute Schutzfarbe läßt ihn nur wenig von den Wolken abstechen. Plötzlich ruft einer der Ausguckposten: „Flugzeug Steuerbord voraus 2 Strich in fast gleicher Höhe!"

Da wir weit draußen stehen, ist mit eigenen Fliegern nicht zu rechnen; sofort wird daher „Alarm" durchs Schiff gegeben. Wir drehen mit äußerster Kraft auf Gegenkurs und steigen unter möglichster Ballastabgabe. Jetzt sind wir herum und laufen gleichen Kurs mit dem Flugzeug, auf Borkum zu, um den Engländer unseren eigenen Fliegern in die Hände zu jagen, die auf unseren gleichzeitig mit dem Alarmsignal abgegebenen Funkspruch aufsteigen werden. In etwa 2000 m Entfernung fliegt unser Feind, deutlich sind die runden, bunten Kokarden auszumachen, die ihn als Engländer kennzeichnen; er scheint immer noch aufzuholen, deshalb auch die Bomben heraus, das erleichtert uns noch etwas! Viel zu langsam scheint der Zeppelin uns zu steigen, wir sind auch schon nahe der Grenze der Leistungsfähigkeit, da wir noch reichlich Benzin mithaben. 6700 m! Der Engländer scheint nicht mehr mitzusteigen, er bleibt auch hinter uns zurück. Deutlich sehen wir das Mündungsfeuer seines Maschinengewehres und die Rauchspurmunition. Aber wenn er nicht gerade einen Benzintank anschießt, so schadet das nichts, die kleinen Löcher in Hülle und Zellen sind nur ehrenvolle Narben. Mit seiner Landmaschine konnte der Feind uns so weit folgen; hätte er ein Seeflugzeug, so wäre er schon längst zurückgeblieben im Rennen. Nun sackt er aber auch trotzdem, wir gewinnen Meter für Meter; da man drüben die Aussichtslosigkeit erkannt hat, dreht er kurz ab; vielleicht hat er auch nicht genügend Benzin für den Rückmarsch mit, oder er will sich nicht auf ein Gefecht mit unseren Fliegern einlassen. Mit steilem Gleitflug verschwindet er in den Wolken. Wir sind mal wieder „klargeschlippt", wie man in der Marinesprache sagt!

Hätte der Ausguck den Feind nur wenige Sekunden später entdeckt, so wäre der Engländer nahe genug herangekommen, um uns die sicher zündende Brandmunition ins Schiff zu schießen! — Als wir damals zurückkehrten, herrschte fröhliches Treiben, denn eine frohe Nachricht war eingetroffen, „L 23" hatte eine Prise gemacht. Das Luftschiff, unter dem Kommando des durch die Afrikaunternehmung mit „L 59" bekanntgewordenen Kapitänleutnants Bockhold, sichtete die norwegische Bark „Royal", mit Grubenholz von Norwegen nach England unterwegs. „L 23" ging aufs Wasser nieder und forderte ein Boot mit den Schiffspapieren von der Bark an. Da die Ladung einwandfrei Bannware war, so gab Kapitänleutnant Bockhold seinen Steuermann mit zwei Unteroffizieren an Bord der „Royal", die die Prise nach Cuxhaven einbrachten. — — —

Die abendlichen Funksprüche enthielten eine Anzahl geheimnisvoll chiffrierter Telegramme; es war also mal wieder „dicke Luft" draußen, irgendwas bereitete sich vor. Schon bald erhielten wir Klarheit, denn ein Fernschreiben des Führers der Marineluftschiffe

ging ein mit einem ausführlichen Aufklärungsbefehl, der uns weit über die Grenzen der normalen Aufklärung hinaussandte. Fast gleichzeitig mit uns stiegen auch im Laufe der Nacht nun 8 Luftkreuzer zur Fernaufklärung für die Flotte auf, die am Abend mit allen Geschwadern ausgelaufen war. Die acht „Augen der Flotte", wie Admiral Scheer uns nannte, sollten eine Aufklärerkette bilden, welche von der dänischen Küste über Norwegen, Orkneyinseln, England, Kanal und holländische Inseln reichte; jedes Schiff hatte einen Abschnitt zugeteilt erhalten; so hatten wir die Aufgabe, auf einer Linie von etwa Peterhead im nördlichen Schottland bis eben südlich Dundee auf und ab zu stehen, um herankommende Streitkräfte des Feindes zu melden. Neben uns stand nach Nordosten ein anderes Luftschiff, dessen Weg über die halbe Nordsee hinüberreichte, im Süden ein anderes, das von etwa Edinburgh bis zum Humber patrouillierte.

Da die Flotte vor uns ausgelaufen war, hatten mehrere andere Zeppeline in der Marschrichtung nach feindlichen Streitkräften Ausschau gehalten, sie kamen uns, wieder heimfahrend, bald nach dem Aufstieg entgegen.

Schon weit außerhalb Helgolands liegt vor und unter uns, im Nachtdunkel deutlich erkennbar, ein Dunstschleier über der See, ein sicheres Zeichen, daß wir uns der marschierenden Flotte nähern, deren Rauch sich noch lange scharf von der helleren Nachtbewölkung abhebt.

Von den Schiffen sieht man im Nachtdunkel noch nichts, da alles vollständig abgeblendet fährt; nicht ein Lichtstrahl dringt nach außen. An dem dichter werdenden Rauch aber sehen wir, daß wir schon dichtauf sein müssen, und nun erkennt man mit dem Glase auch den hellen Kielwasserstreifen eines Fahrzeugs. Ein kleines Lämpchen blinkt auf, man fragt an, wer da oben herumführe, ebenso lichtschwach geben wir mit einer Taschenlaterne die Antwort hinunter.

Tiefergehend passieren wir nun die Linienschiffe, vor ihnen die Großen Kreuzer und an der Spitze Kleine Kreuzer, von denen ein anderer Teil auch den Schluß gebildet hatte; seitlich marschieren, im Zickzackkurs hin- und herfahrend, schnelle Torpedoboote, um eine Annäherung der feindlichen U-Boote zu verhindern.

Scharf hält alles Ausguck nach Westen, ob sich nicht ein Engländer zeigen möge; unsere Flotte ist gerüstet, gern würde sie wieder den Kampf aufnehmen, wie damals am Skagerrak, und wieder würde sie dem Feind die Zähne zeigen, siegreich wie schon das erste Mal!

Fern hinter uns in den ersten Strahlen der Morgendämmerung zeichnet sich scharf und klar die Silhouette der Flotte ab, gerade im Lichtkegel der Sonne, ein unvergeßlicher Anblick, die Kiellinie reicht hinter dem Horizont hinunter, so scheint sie sich ins Unendliche fortzusetzen!

Weiter, immer weiter, stundenlang rattern uns die Motoren über

die Nordsee hin, doch nichts ist zu sehen! Englands stolze Flotte hat sich wohl wieder in Skapa verkrochen. Dort ist sie sicher vor feindlichen Angriffen, denn ein dichter Gürtel von Bewachern und Minen schützt sie.

Auch von irgendwelchen Handelsfahrzeugen sieht man nichts. Erst wieder an der Küste, gleichsam unter dem Schutze der englischen Kanonen, wurde der Verkehr wieder lebhafter.

Aus dem Hafen von Aberdeen dampfte ein großer Dampfer heraus, wir nahmen Kurs auf ihn; man hatte uns wohl noch nicht entdeckt, aber kaum sah er, daß ein Zep sich seiner annehmen wollte, als er schleunigst kehrtmachte und in den Hafen wieder einlief. Dies Spiel haben wir dreimal mit ihm getrieben, jedesmal mußte er wieder zurück.

Den ganzen Tag kam nun leider nichts vom Feinde in Sicht, doch aus Funksprüchen südlicher stehender Luftschiffe erfuhren wir, daß einige englische Streitkräfte in der Nähe des Kanals gesichtet seien; unsere Flotte gab ihren alten Kurs auf und versuchte mit höchster Fahrt an den Feind zu kommen, von dem aber nur die Spitzenschiffe und die darüberstehenden Luftschiffe etwas sahen. Außer dem weiten Kreis, den wir äußeren Aufklärungsschiffe bildeten, hatte die Flotte einige andere Zeppeline bei dem Gros stehen, auch Flugzeuge sicherten, in niedriger Höhe fliegend, den Weg gegen U-Bootangriffe.

Gegen Abend erhielten wir Einlaufbefehl; die Flotte war schon auf dem Rückmarsche begriffen. Wir hatten bemerkt, daß der Wind unten günstiger für unseren Rückmarsch wäre, und gingen deshalb langsam herunter. In 300 m waren wir ziemlich plötzlich an der unteren Wolkengrenze angelangt und standen mitten über einer englischen Minensuchflottille, die wohl über den Anblick ebenso überrascht gewesen sein mag wie wir selber. Aus allen Geschützen schoß man zu uns hinauf, aber keinen Treffer hatte der Feind zu verzeichnen; wir gaben so schnell und viel Ballast, wie nur aus den Säcken hinauswollte, ich warf außerdem noch 15 Bomben auf einmal ab, die aber leider dem Engländer nur einen Schreck einjagen konnten, da an ein Zielen nicht zu denken gewesen war. Die Wolken umhüllten uns und schützten uns vor weiterer Beschießung. Ein Schrapnell war so dicht an der Seitengondel detoniert, daß der Motor von der Erschütterung aussetzte. Das ganze Schauspiel spielte sich in wenigen Sekunden ab, so daß wir erst nachher zu dem Bewußtsein kamen, wie leicht wir hätten heruntergeholt werden können.

Erst als sich die Kampfschiffe wieder auf den alten Ankerplätzen auf Schilligreede zur Ruhe begeben hatten, lagen auch alle Luftschiffe wieder wohl geborgen in ihren Hallen.

Über vier Jahre hielt uns das Band des gemeinsam durchlebten Krieges zusammen, und ich bin der festen Überzeugung, wir würden gern noch einmal vier Jahre zusammenfahren. —

# Der letzte Kampf S. M. S. „Leipzig".

Von Kapitänleutnant a. D. Walter Schwig,
damals Wach- und Torpedooffizier S. M. S. „Leipzig".

Am 8. Dezember 1914 früh herrschte im Schiff lebhafte Tätigkeit. Starker Rauch entstieg dem Hafen von Port Stanley auf den Falklandsinseln, und allerlei Gerüchte waren darüber an Deck im Umlauf. Ich hatte Abendwache gehabt und machte mich in aller Ruhe zurecht, wobei mir mein Bursche während des Rasierens berichtete. Jedenfalls herrschte die Ansicht vor, man habe uns von Land natürlich bemerkt und verbrenne nun alles im Hafen. Also so, wie wir es uns gedacht hatten. Um 8 Uhr war alles auf Gefechtsstation, um die letzten Vorbereitungen zu treffen. Schon vorher hatte ich in der Messe alles gefechtsklar angetroffen und mußte das Frühstück durch stramme Haltung ersetzen. Von der Hütte sah ich mir nun den Rauch im Hafen an, der besonders stark über Port William, so heißt der Außenhafen, der nach Süden abdeckenden Halbinsel aufstieg. Bald kamen wir zu der Ansicht: Da sind Schiffe dahinter. Kurz vor 9 Uhr — wir waren auf den festgesetzten Plätzen angekommen — wurde „Gneisenau" von schwerem Kaliber unter Feuer genommen. Mächtige Aufschlagsäulen lagen 3 km kurz von ihr. Nur wußten wir nicht genau, von wo gefeuert worden war. Sofort eilte alles auf Gefechtsstationen. Für mich war es Beginn der Gefechtswache bis zum Untergange. Auf der Brücke war es uns bald klar, daß die Aufschläge von 30,5-cm-Geschossen herrührten, also wahrscheinlich vom „Canopus" stammen mußten, der irgendwo innen lag. „Gneisenau" und „Nürnberg" drehten sofort etwas von Land ab und nahmen Kurs auf die Einfahrt, während beide vorher mehr nach der Funkenstation zugehalten hatten. Wir folgten mit hoher Fahrt, auch etwas nach Steuerbord Kurs ändernd. Nun konnten wir bis 9½ Uhr beobachten, wie ein Kreuzer der „Cornwall"-Klasse vor der Einfahrt erschien und bald darauf einer der „Glasgow"-Klasse. Über eine Senke der Halbinsel konnte man, kurz nach 9½ Uhr, nun irgendwelche Fahrzeuge, beschleunigt Dampf aufmachend, auslaufend sehen. Ich sah genau einen hohen geraden Schornstein hinter einem sonderbaren Mast. Mein erster Gedanke war an einen Spezialkohlendampfer, als bald noch ein Schornstein, zwar niedriger, auftauchte. Fast zugleich rief der erste Steuermann, der durch das Basisgerät auf dem Signaldeck sah: „Das ist ein Dreibeinmast." Sofort sagte ich dem Kommandanten, Fregatten-

kapitän Haun: „Dann ist es die ‚Australia‘.“ Ich dachte mir, diese könne nach Coronel, um Kap Horn von Australien kommend, vor uns auf der Atlantikseite eingetroffen sein. Bald nach der Beschießung kam von der „Gneisenau“ der Funkspruch: „Mehrere Schiffe der ‚Canopus‘- und ‚Cornwall‘-Klasse im Hafen.“ Anscheinend hatte man auf „Gneisenau“ noch nicht Dreibeinmasten ausgemacht, weil von ihrem Standpunkt der sich in der erwähnten Senke bewegende Schlachtkreuzer gerade nicht zu sehen war. Der Admiral machte sofort den Funkspruch: „Gefecht nicht annehmen. Sammeln auf Kurs Ost zu Nord. Hohe Fahrt laufen.“ Mit 20 sm liefen wir nun diesen Kurs. Die vordere Gruppe kam von Backbord mit hoher Fahrt an. Um 10 Uhr 45 Minuten vereinigten wir uns. „Gneisenau“ und „Nürnberg“ waren, gut vorhaltend, vor uns vorbeigelaufen und blieben etwas Steuerbord voraus vor uns. Wir änderten strichweise bis 12 Uhr Kurs Ost zu Süd. Die Fahrt war von 11 Uhr langsam auf 22 sm gesteigert worden.

Während wir sammelten, sahen wir von 10 Uhr ab den Gegner sich wie folgt entwickeln. Ungefähr auf gleichlaufendem Kurse, aber Backbord etwas achterlicher wie querab, „Glasgow“, „Kent“, „Inflexible“, „Invincible“, „Cornwall“, „Carnarvon“. Vom Gegner waren bei dem ausnahmsweise sehr klaren, sonnigen Wetter bis gegen 12 Uhr nur Schornsteine und Oberdeck zu sehen. Die See war ruhig. Der Wind leichte Brise aus Nordwest. Aus der Einfahrt sah man später, wie schon erwähnt, noch einen Kreuzer der „Glasgow“-Klasse auslaufen. Wer nun genau unsere Gegner waren, wußten wir nicht. Zum Teil waren uns die Namen wohl bekannt, soweit sie uns, vor dem La Plata kreuzend, gemeldet worden waren. Die Schlachtkreuzer wähnten wir richtig vom ersten Schlachtkreuzergeschwader aus dem Mittelmeer stammend, denn es waren zwei gleiche, deren Silhouette nicht auf „Australia“ schließen ließ. Wer es nun aber selbst von den drei Schiffen der „Invincible“-Klasse war, ahnten wir nicht. Auch nicht, daß noch ein Admiral Stoddart auf „Carnarvon“ seine Flagge führte.

Um 12 Uhr wurde den Mannschaften auf den Gefechtsstationen Mittagbrot gegeben. „Leipzig“, etwas aus dem Kielwasser des Flaggschiffes 'rausteuernd, wurde bis 12½ Uhr von „Dresden“ an Backbord überholt und kam nicht ganz mit. Sie war ja auch das älteste Schiff. Gerade kam Oberleutnant Jöhnke, um mich zum Essen abzulösen, über die Laufbrücke, da blitzte es beim Gegner gegen 12½ Uhr auf. Gegen 11 Uhr hatte Sturdee gemäß seinem Bericht Fahrt auf 20 sm vermindert, um den langsameren Schiffen zu ermöglichen, aufzukommen. Kurz nach 12 Uhr drehten die Schlachtkreuzer aber mit „Glasgow“ immer mehr auf uns zu und kamen nun schnell näher. Unsere Galgenfrist, in der wir schon hofften, sie würden uns nicht einholen, war damit zu Ende. Nach dem Aufblitzen dauerte es nicht lange, da schlug hinter uns, dem

letzten Schiff, eine 30,5=cm=Granate ein. Eine gewaltige Wassersäule stieg auf. Sie kam vom „Inflexible", der bald „Invincible" folgte. Die Entfernung betrug ungefähr 15 km. Zusammen feuerten sie zwölf Schuß auf uns. Der nächste lag etwa 100 m Backbord in der Höhe der Maschinen. Es gab einen gewaltigen Ruck, so daß der leitende Ingenieur herausgestürzt kam, um zu sehen, wo wir getroffen wären. Einer der nächsten lag dicht vor dem Bug, ganz wenig an Backbord. Damit die auf uns zustürzende Wassersäule nicht auf das Vorschiff fiel und der Gegner so die genaue Entfernung hatte, drehte ich mit 5° Ruder nach Backbord, so daß sie gerade in Höhe der Back an Steuerbord zusammenfiel. Dann lagen die letzten Schüsse wieder kurz. Auf den ersten Schuß hin waren wir von der Brücke in den Kommandostand gegangen. Der Kommandant sagte nur: „Donnerwetter, sind das Burschen, wenn wir da einen kriegen, ist Schluß." So dachte wohl jeder. Da machte das Flaggschiff kurz vor 1 Uhr das Signal: „‚Leipzig' detachiert" und gleich darauf: „Kleine Kreuzer detachiert. Versuchen zu entkommen".

Für „Gneisenau" machte der Admiral: „Dem Führer folgen" und drehte mit „Scharnhorst", auf welche die Engländer ihr Feuer von uns verlegt hatten, nach Backbord auf, um das Gefecht anzunehmen. Toppsflaggen wehten schon seit 9 Uhr morgens. Mancher Blick und stille Wunsch folgte unseren schönen Panzerkreuzern, die bald das Feuer eröffneten und um die schon die hohen Wassersäulen aufspritzten. Es war ihr Endkampf, das wußten wir. Um 1 Uhr 20 Minuten verloren wir sie bereits aus Sicht. Den Kleinen Kreuzern war für eine kurze Zeit geholfen. Wir hatten auf Ostsüdost abgelegen und liefen, „Dresden" voran, weg. Unterdessen hatte die „Glasgow", hinter den Schlachtkreuzern herumgehend, sich unserer Spur angehängt. Sie kam immer mehr auf und hielt immer etwas nach Steuerbord, um sich zwischen uns und Land zu setzen. „Kent" und „Cornwall" folgten uns fast im Kielwasser. Auf Bitten des leitenden Ingenieurs machten wir Umdrehungen für 21 sm, da er diese Geschwindigkeit für die Dauer besser halten zu können glaubte. Wenn es ging, liefen wir einige Umdrehungen mehr. Und brav hielt sich der Umdrehungsanzeiger, den ich mit Bangen beobachtete. Die Zeit verging wie im Fluge. Aber unser Gegner von Coronel kam immer näher. Dauernd wurde er gemessen, bis er um 2 Uhr 40 Minuten mit seinen 15=cm=Geschützen Feuer eröffnete. Mit dem Aufblitzen drüben krachte auch die erste Salve aus unseren Steuerbordgeschützen, auf eine Entfernung von 11 km. Sie lag rechts kurz. Aber welche Entfernung war es auch für 10,5=cm=Geschütze? Und wie klein machten sich die Aufschlagsäulen! Die Beobachtung vom Fleckerstande war außerordentlich schwer, obgleich sich der gute Jöhnke alle Mühe gab. Unsere Genossen verholten sich bei diesem Schauspiele immer mehr. Der „Nürnberg" hatten wir so viel gar nicht zugetraut. Sie

war allerdings auch ein ganzes Teil neuer und hatte im Juli in San Franzisko gedockt. Die seitlichen Abstände wurden zwischen uns immer größer. „Nürnberg" hielt immer mehr Backbord ab, während wir uns gradweise mehr nach Steuerbord holten. „Dresden" war schon 2—3 sm voraus.

In der geschilderten Lage entwickelte sich nun der Kampf mit der „Glasgow". Sie peilte von uns 160°, und die Entfernung nahm langsam ab, in dem Maße, wie sie uns auflief. Von uns konnten nur die vier achteren Geschütze feuern. Unsere Salven wurden bald langsamer, da die Aufschläge erst abgewartet werden mußten, da sonst die Beobachtung noch schwieriger geworden wäre. Oberleutnant Giseke tat, was er konnte, und der Kommandant half ihm treu in der Beobachtung. Besonders schwer waren Weitschüsse zu erkennen, da die Wassersäulchen auf diese Entfernung hinter der „Glasgow" kaum zu erkennen waren. Ab und zu konnte ich auch mal einen Blick nach dem Gegner tun, wenn der Sehschlitz frei war. Der Gegner traf nicht. Die gelben Lyddittwassersäulen lagen zwar oft deckend, aber selbst für das englische 15-cm-Geschütz war diese Entfernung eine Höchstleistung. Die englischen Offiziere haben später erzählt, wir hätten doch wohl 15-cm-Geschütze gehabt, denn sonst hätten wir doch nicht auf solche Entfernung das Gefecht eröffnen können.

Störungen irgendwelcher Art traten nicht ein. Da erhielten wir kurz vor 3 Uhr den ersten Treffer, und zwar in einen Ventilatorkopf vor dem hintersten Schornstein. Sprengstücke gingen in die Laufbrücke. Der Matrose Nicolas, Befehlsübermittler für die dritten Geschütze, fiel als erster. Leutnant Pöpperling von der vorderen Geschützgruppe wurde auf dem Backbordmitteldeck vom Luftdruck heruntergewirbelt. Die Entfernung betrug etwa 9,6 km. Der Kommandant ließ einhalb Strich Backbord drehen, damit der Gegner nicht am Ziel blieb. Die Entfernung nahm dadurch langsam zu und das Feuer wurde von beiden Schiffen eingestellt, so daß um 3 Uhr eine Gefechtspause entstand, während der der Tote nach vorn in den Vorraum zu dem unbenutzten Lazarett gebracht wurde. Der Gegner war bis 3 Uhr 10 Minuten wieder aufgekommen. Deshalb bat der Artillerieoffizier um Feuereröffnung, aber mit allen fünf Geschützen. Dazu drehten wir einen viertel Strich Steuerbord. „Glasgow" peilt in dieser Gefechtsphase etwa 135°. Die Entfernung betrug 10,6 km. Zunächst war der Erfolg beiderseits gering. Giseke war aber mit der Beobachtung mehr zufrieden. Bald aber hört man ab und zu in den Aufbauten Treffer krachen. Splitter, die von einem Treffer in die Steuerbordbrücke herrühren mußten, prasselten auf die Achterdeck. Ich fühlte plötzlich einen heftigen Schlag im Rücken, als ob mich jemand mit der Faust stark gestoßen hätte. Mir wurde etwas schummerig, so daß der Posten am Maschinentelegraph den Navigationsoffizier noch oben rief. Noch ehe

dieser erschien, war es wieder vorbei, und ich sah mich erstaunt um, da alles im Kommandostand in Ordnung war und niemand sonst etwas abbekam. Ein ganz kleines Sprengstück, wie ein verbogener Knopf, muß durch den Eingang um die Ecke oder einen Sehschlitz gekommen sein. Fühlbar war es eben nur gewesen, da es direkt das Rückgrat traf und in der Haut stecken blieb. Kurz nachher landete ein Treffer am l. Steuerbordgeschütz. Zwei Mann, die vom Schutzschild nicht so verdeckt standen, fielen, und dem in Feuerlee an Deck hinter dem Kommandostand liegenden Beobachter des Backbordgeschützes wurde der etwas vorstehende linke Arm zerschmettert. Dabei fing das Linoleum zwischen den Kanonen an zu brennen sowie die Taustroppen, auf denen Bereitschaftsmunition lag. Ich glaubte, diese würde hochgehen. Aber wenige Pützen Wasser löschten das Feuer sofort. Gleich danach erhielten wir einen Treffer ins Heck in die Kleiderkammer, die im Zwischendeck unter der Kajüte lag. Es fing gleich mächtig an zu qualmen, ohne aber die Geschütze zu behindern, da der Rauch bei der hohen Fahrt ganz flach nach Backbord wegging. Aber auch „Glasgow" wurde jetzt von unseren Salven gut eingedeckt. Es wurden sogar Treffer beobachtet. Die Entfernung betrug noch etwa 8,6 km. Giseke war zufrieden und eifrig bemüht, ihr eins auszuwischen. Da dreht sie plötzlich ab. Es sah so aus, als ob sie sich hinter „Cornwall" verkriechen wollte. Giseke, ob des beendeten Erfolges wütend, schimpfte heftig über diese Schlappheit. Der Grund war der: „Glasgow" hatte Treffer erhalten, von denen einer im Fleckerstande einem Entfernungsmesser einen Arm abriß und ein Sprengstück eines anderen einen der Schornsteine durchschlug. Sie fürchtete wohl, durch ähnliche Treffer in ihrer Geschwindigkeit herabgesetzt zu werden, und zog es vor, nichts zu wagen.

Um 3 Uhr 30 Minuten drehte „Dresden" plötzlich acht Strich Steuerbord und lief uns bald darauf vor dem Bug in einem Abstande von 3—4 sm vorbei. Es schien uns, als ob sie sich auf die andere Seite der „Glasgow" setzen wollte, um uns zu helfen. Der Kommandant sagte: „Wenn der bloß zusieht, daß er wegkommt." Auch Giseke meinte, gemäß den Erfahrungen von Coronel, er würde nur im Schießen gestört werden. Unsere Befürchtungen blieben aber grundlos. Um 4 Uhr 30 Minuten sahen wir sie wieder, unverfolgt, nach Backbord drehen und südwestlich verschwinden. Die Entschuldigungen im englischen Bericht, weshalb ihr „Glasgow" nicht folgte, sind, nach der Lage zu dieser Zeit, sehr pflaumenweich. „Sie habe es nicht gekonnt, da sie uns festhalten mußte, bis die Panzerkreuzer heran waren." Noch um 4 Uhr 15 Minuten, als diese uns bekämpften, wäre Zeit gewesen, denn da sah man doch, daß wir nicht mehr entkommen konnten. Diese Versäumnis aus Mangel an Schneid kostete die Engländer drei Monate Suche mit mindestens 4 Schiffen nebst Zubehör, ganz abge-

sehen von dem Schaden, den „Dresden" direkt und indirekt noch bis 14. März 1915 verursacht hat.

So entstand um 3 Uhr 55 Minuten eine Gefechtspause von 10 Minuten. Zunächst war wieder Verwundetentransport. Noch waren die Verluste gering. Ferner versuchte der Erste Offizier den Brand in der Kleiderkammer zu löschen. Das achtere Zwischendeck war aber so voll Rauch, daß selbst die Leute der Feuerlöschgruppe mit der Rauchhaube nicht an den Brandherd herankommten. Anscheinend war die Schottwand nach dem Zwischendeck durchschlagen worden, wodurch das Feuer weiter auf das Zwischendeck übergriff. Hier sollte eine Ausbreitung bekämpft werden. Über alles erstattete der Erste Offizier dem Kommandanten Bericht. Dieser hoffte, da ja auch die Geschütze nicht behindert wurden, das Feuer würde in seinem Herde ausbrennen. Auch den leitenden Ingenieur ließ der Kommandant rufen. Er zeigte ihm, daß wir vielleicht doch noch Gelegenheit hätten, davonzukommen. Jener versicherte aber leider, es sei bei allen Bemühungen nicht möglich, mehr Umdrehungen zu machen, da alle Feuerungen nie zusammen rein waren. Wenn wir mal eine kurze Zeit Umdrehungen für 20 sm machen würden, so würde er versuchen zu tun, was er könnte. Dem stimmte der Kommandant zu. Der brave Oberingenieur Hahn! Ich habe ihn nicht mehr wiedergesehen. Auch mangelte es an Personal zum Kohlentrimmen, da die Kohlen einen immer weiteren Weg in den Bunkern zu durchwandern hatten. Da vom Leckssicherungsdienst niemand von dieser Wache verfügbar war, so wurde dem leitenden Ingenieur gestattet, so viele Leute fortzunehmen, als er brauchte. Er bekam dadurch das nötige Personal, welches wiederum durch Signalpersonal ersetzt wurde. Auf der Back half dieses sowieso schon unter Leutnant von Hopffgarten tüchtig mit.

Leider kamen die Panzerkreuzer immer näher. Sie hatten vor 4 Uhr ihre Feuer ja bequem in Ordnung bringen können. Nicht sie liefen eine Seemeile mehr als bei ihren Probefahrten, wie es die Engländer in den Berichten kindlich behaupten, sondern wir liefen eben weniger. Während „Glasgow" sich in unser Kielwasser begab, peilten „Cornwall" Steuerbord und „Kent" Backbord achteraus. Auf 11 km ließ der Kommandant Feuer eröffnen, worauf „Cornwall" sofort erwiderte. Gegen sie feuerten wir zunächst mit den drei achteren Steuerbordgeschützen und mit dem fünften an Backbord. Die Beobachtung war wiederum sehr schwierig, da noch dazu die Sichtigkeit schlechter geworden war. Auch kam bei trübem Himmel Dünung von Steuerbord querein auf. Unsere Weitaufschläge waren durch den hohen Gegner ganz verdeckt. Um 4 Uhr 30 Minuten fing auch „Kent" an, uns zu befunken. Auf Wunsch des Artillerieoffiziers lagen wir etwa einen Strich Steuerbord, Südost, ab, um mit allen Geschützen das Feuer erwidern zu können. Sie hatten uns nun doch, und das bißchen Weg, was wir verloren, war

ja gleich, wenn wir nun auch wirksamer schießen konnten. Auch liefen wir wieder eine Seemeile mehr. Oberleutnant Kraus auf dem achteren Artilleriestand erhielt Befehl, mit den Backbordgeschützen, die das Ziel bekommen konnten, die „Kent" unter Feuer zu nehmen. Drei Geschütze konnten das. Ab und zu auch vier. Von ihr erhielten wir einen Treffer ins Steuerbordmitteldeck, der in den Oberbunker des vierten Heizraumes ging und auch beim Explodieren den darunterliegenden Wallgangbunker beschädigte. Auch kam ein Heizer, der an Gasvergiftung litt, von dort nach dem Verbandplatz. Jedenfalls gelangte Wasser irgendwie in den vierten Heizraum, der zwischen 5 Uhr und 6 Uhr ganz außer Betrieb kam. Möglich ist auch, daß ein späterer Unterwassertreffer der eigentliche Grund war. Ein anderer Treffer von ihr ging in die Vorback beim Reservedanker. Dadurch kam ein Brand zustande, der seine Nahrung wohl zunächst in dem Tauwerk, das zum Splitterschutz für das Spill verwendet war, fand. Leider war dort auch Holz zum Leckstopfen sowie Fender, Baljen, Fernrohrvisierkästen und die Lafetten der Landungskanonen und Maschinengewehre aufgestapelt. Es brannte bald lustig los. Gegen ¼ Uhr 40 Minuten drehte „Kent" plötzlich nach Backbord ab und hielt auf „Nürnberg zu. Nach 5 Minuten stellte sie das Feuer gegen uns ein, was auch wir mit der Backbordseite taten.

„Nürnberg" stand zu der Zeit an Backbord vier Strich voraus von uns, ca. 4 sm ab. Sie sackte langsam achteraus. Durch Kesselrohrbrüche waren ihr zu gleicher Zeit drei Kessel von zehn ausgefallen. Dazu eine Windmaschine. Nur noch 18 sm laufend, wurde sie durch „Kent" bald eingeholt. Sie machte kehrt und focht auf 7,5 km ein heftiges Gefecht, in dem sie ihrem Gegner ziemlich zusetzte, bis ihr die Munition ausging und sie sich selbst versenken mußte. Fast wäre auf „Kent" durch einen Brand eine große Explosion verursacht worden. Da auf „Nürnberg" beide Masten umgeschossen waren, heißte man am Kutterdavit eine Bootsflagge, die dann von vier Mann auf dem kenternden Schiff hochgehalten worden ist. Zuletzt standen die vier noch singend auf dem Kiel. Diese Szene ist leider in dem Bilde vom Marinemaler Bohrdt „Der letzte Mann" falsch wiedergegeben und außerdem nicht auf „Leipzig" vorgekommen. „Nürnberg" sank um 6 Uhr 30 Minuten. Diese letzten Augenblicke haben den Ersten Offizier der „Kent" so ergriffen, daß er später zu „Glasgow"-Offizieren sagte: „Ich wollte, meine Leute würden so heldenhaft zu sterben wissen, wenn es mal zum letzten Augenblick käme!" Da „Kent" wirklich kein heiles Boot mehr hatte, ließ sie sich nur über die Untergangsstelle wegtreiben und rettete vierzehn Mann, von denen noch sieben an Bord starben.

Von Backbord her hatten wir nun Ruhe. Aber gegen 5 Uhr fing die „Glasgow", direkt im Kielwasser folgend, mit ihrem

vorderen 15-cm-Geschütz wieder an, uns zu befeuern. Viel Erfolg hat sie bis zum Schluß nicht gehabt. Aber einige Schuß saßen doch. Wenn sie mal mehr an Backbord stand, wurde sie durch Oberleutnant Kraus mit zwei oder drei Geschützen unter Feuer genommen. Das geschah aber nur selten. Den Grund des Hin- und Hergierens habe ich später auf „Cornwall" erfahren, die vor 4 Uhr auch nie genau im Kielwasser gefolgt war. Man hat unsere leeren, über Bord geworfenen Munitionspackgefäße für Treibminen gehalten! Was die uns alles zugetraut haben! Wo sollten die nur in solcher Zahl untergebracht gewesen sein?! In der folgenden Stunde war das Gefecht am heftigsten. Bei durchschnittlicher Entfernung von 9 km erzielte „Cornwall" natürlich einige Treffer, die uns immer mehr Schaden verursachten. Ich muß aber sagen, daß sie bei ihrer Überlegenheit in jeder Beziehung recht schlecht schoß und uns hätte eigentlich früher abtun müssen. Zum Glück hatte sie nicht die modernen Geschosse wie „Glasgow", sondern gewöhnliche Pulvergranaten. Aber immerhin genügten auch diese gegen einen ungeschützten Kreuzer. Das Panzerdeck bot allerdings ausgezeichneten Schutz. Dagegen fiel in den Räumen darüber und an Oberdeck ziemlich viel Personal. Der Ersatz war immer noch da. Die Leute sprangen von allein zu und übersahen alles. Ebenso wurden Störungen an den Geschützen wie beim Exerzieren beseitigt. Ja, auch die Schiffleitung kam dran. Das Ruder versagte. Alles im Kommandostand freute sich fast über die so oft exerzierte Störung. Die Ruderleitung war irgendwo zwischen Zentrale und Ruderraum durchschlagen oder sonstwie gestört. Da der Fehler nicht zu finden war, so wurde mit dem Rudertelegraphen bis zum Ende von oben gesteuert. Der vordere Schornstein bekam auch eins. Da der Rauch ziemlich dick herauskam, wurde die berühmte Asbestmatte angebracht, was den Schaden linderte. Die Geschwindigkeit nahm auf 18 sm ab, hauptsächlich natürlich wegen allmählichen Ausfalls des vierten Heizraums in dieser Zeit. Das übelste waren wohl die Brände. Zum Glück ging bei unserem Kurs der Rauch stets flach nach Backbord fort. Die Beobachtung und die Artillerie waren also nicht gestört und auch der Munitionstransport nicht, da es nur vor beziehungsweise hinter den Aufzügen brannte. Wir hofften immer, die Feuer würden mal ausbrennen, aber neue Treffer in Back und Hütte verursachten immer neue Brände. Die Bekämpfung war erschwert durch Personalausfall und wegen Zerschießung der Feuerlöschleitungen und Schläuche. Durch Feueralarm für alle Mann unter Abbruch des Artilleriegefechts wären wir vielleicht noch Herr der Brände geworden. Da Giseke gerade gut schoß und auch die Artillerie, wie gesagt, nicht gestört wurde, so entschied sich der Kommandant, die Sache bleiben zu lassen. Bei den vielen Verwundungen, besonders Abreißen von Gliedmaßen, reichten die Gummibinden natürlich längst nicht. Es ist bewun-

dernswert gewesen zu sehen, wie die Leute ihre Verbandpäckchen geschickt benutzten. Abgebunden wurde mit Tauwerk. Die Leute haben mit einem glänzenden Schneid gekämpft. Kaum eine Klage hörte man. Die Gefallenenen wurden zur Seite gelegt. Die Schwerverwundeten sammelten sich meist unter der Back und besonders im Heizerzwischendeck, dem Hauptverbandplatz. Hier hat der gute Oberzahlmeister Bettermann viel mit Morphium, dem zweckmäßigsten Mittel, gearbeitet. Gefallen war in dieser Zeit von den Offizieren nur Knorr. Schwer verwundet Hopffgarten. Wie dieser mit einer schweren Wunde am rechten Oberschenkel noch langsam herumging und mit seinen Signalgästen half, ist bewundernswert im höchsten Maße! Die Wunde war wohl zugebrannt, denn er blutete nicht, und wohl kaum jemand wußte, was er wirklich hatte. Auch Jöhnke kam vom Fleckerstand herunter. Ihm war oben die Funkenstänge mit Toppsflagge über dem Kopfe abgeschossen worden, und er hatte keine Verbindung mehr durchs Telephon und Sprachrohr, da ein Volltreffer in den vorderen Scheinwerfer, wahrscheinlich am Mast, Beschädigungen hervorgerufen hatte. Ein Signalgast ging hoch und machte eine neue Flagge am Steuerbordmarsstängepardun fest. In der Zeit waren wir mit dem Kurse von Südost allmählich auf Süd zu Ost gekommen. Wir wollten nämlich immer noch fort, da die Maschinen und acht Kessel noch heil waren. Auch haben wir einmal in eine vor uns vorbeiziehende Regenbö hineinzuhalten versucht. Leider war sie noch zu weit gewesen. Aber gerade diese Veränderungen im Wetter hätten für uns gut sein können. Auch war deshalb mit einem früheren Dunkelwerden zu rechnen. Hielten wir bis zur Nacht durch, so war ein Entkommen nicht ausgeschlossen. Es lag also noch kein Grund vor, dem Gegner durch Kehrtmachen auf den Leib zu rücken, um unsere Waffen besser auszunützen. Außerdem hatten wir es mit zwei getrennt stehenden Gegnern zu tun, die doch die ihnen zusagende Entfernung gewählt hätten. Ferner ließ der Brand unter der Back ein Gegenandampfen gegen den Wind nicht zu.

Gegen 6 Uhr waren wir sogar ein Stück Süd zu West gelaufen. Neben dem Grundgedanken des Nach-Land-Zuhaltens waren die anderen Gründe dazu immer artilleristischer Art gewesen. Da kam bald nach 6 Uhr die Meldung: „Die Munition ist achtern gleich zu Ende." Vorn waren ungefähr noch die letzten zweihundert Schuß vorhanden. Diese Nachricht hatte der Kommandant nicht erwartet. Giseke war sehr betrübt. Aber es war klar, Coronel und dann hier fast vier Stunden Gefecht, da mußte unsere Gefechtsladung von 1800 Schuß schließlich mal am Ende sein. Wir lagen wieder auf Süd zu Ost zurück, um nach Verfeuern der Munition dem Gegner ein möglichst geringes Ziel zu bieten. Deshalb konnten wir nur mit den drei achtersten Geschützen feuern. Giseke übergab Kraus die Leitung und ließ alle Munition nach achtern bringen. Die Be-

fehlsübermittlungswege waren alle zerschossen, und die Leitung fand über Deck mit der Stimme statt. Die Stimme hörte man nun nicht mehr, da alle von dem ewigen Krachen fast taub waren. Jetzt, wo niemand mehr rufen und hören konnte, waren die kleinen Handtafeln mit den Entfernungen sehr von Nutzen. Giseke blieb noch eine Weile im Kommandostand. Er hatte sich eine Schachtel Zigaretten holen lassen und war, gänzlich heiser zwar, wieder ein bißchen zu sich gekommen. Dann ging er an Deck, um zu sehen, was noch zu tun sei. Da alle Leute, die noch übrig waren, an den letzten Kanonen halfen, so waren die Munitionsmanner nur Offiziere, die an Deck wie durch ein Wunder bisher heil geblieben waren. Der unermüdliche Jensen sowie Jöhnke, Pöpperling und Riediger trugen Granate um Granate von vorn nach achtern. In dieser letzten Stunde sind wohl auch beide Ingenieure bei Gängen über Deck gefallen. Kurz vor Schluß fiel Riediger auf der Hütte in der Nähe des Handruders beim Versuch, Feuer im tieferliegenden Deck zu löschen. Es brannte nämlich achtern jetzt bis zum Großmast, bei dem der Munitionsaufzug war. Um 7 Uhr fiel der letzte Schuß, und es war höchste Zeit, die Schanze und das Oberdeck unter ihr zu räumen. Giseke kam nach vorn, um dem Kommandanten zu melden, daß alle artilleristischen Mittel erschöpft seien. Kurz davor hatte Kraus die „Cornwall" noch gut eingedeckt und nach englischen Angaben zu der Zeit mehrere Treffer erzielt. Die letzte Entfernung war ungefähr 7,5 km. Das Schiff machte noch Umdrehungen für 15 sm.

Nach Empfang der Meldung von Giseke sagte mir der Kommandant: „So los, nun kommen Sie dran." Die Entfernung war noch zu groß für den Torpedoschuß im laufenden Gefecht. Ich ließ das Steuerbordrohr klar machen, machte meine Einstellungen am Zielapparat und versicherte mich der Abzugsvorrichtung. Leute auf der Back bildeten noch eine Befehlsübermittlung durch die Decks, da die Reserveleitungen am Mast zerschossen waren. Der Gegner hatte uns nun eingeholt und stand fast querab. Die Entfernung war aber immer noch zu groß. Giseke und ich schätzten sie zwischen 4—5 km. Leider waren alle Entfernungsmeßgeräte zerschossen. Wir mußten also herandrehen, soweit es Feuer und Rauch zuließen, damit Aufenthalt und Aussicht im Kommandostand nicht behindert waren. Leider war es nur bis zwei Strich möglich, wodurch sich die Entfernung nicht sichtbar verringerte. Der Kommandant drängte aber auf den Torpedoschuß. Es war auch Zeit, denn sonst lief der Gegner, der um diese Zeit das Feuer einstellte, vorbei und wir standen zu weit achterlich. Bis 7 Uhr 15 Minuten habe ich dann drei Schuß aus dem Steuerbordrohr geschossen. Zwei gegen „Cornwall" und einen gegen „Glasgow", die, aus unserem Kielwasser raushaltend, ersterer in Kiellinie folgte. Das Schnellladen klappte fein. Nur der Torpedooffizier

muß nichts getaugt haben. Die Geschwindigkeit war nicht einfach zu schätzen. Trotz Schlingerns kam ich aber gut zu Schuß. Ich habe selbst die Torpedos kurz nach dem Schuß laufen sehen. Sie sind eben alle nicht hingekommen. Später haben mir englische Offiziere gesagt, sie hätten ungefähr die Laufstrecke unserer Torpedos gewußt, und sich deshalb weit genug von uns abgehalten. Das ist der schwache Trost für mich, wenn man nach vielen Torpedoschießübungen nun mal gerade Gelegenheit hat, im Kriege auf Engländer zu schießen und dann nichts trifft. Am traurigsten darüber war das Torpedopersonal. Die armen Kerle hatten unten im Raum den ganzen Gang natürlich nicht so verfolgen können und glaubten bestimmt noch die Entscheidung mit ihrer Waffe herbeiführen zu können. Als sie dann hochkamen, habe ich manchen Vorwurf in ihren Augen gesehen. Aber daß es oben so aussah, hatten sie auch nicht gedacht.

Vergeblich irgendeine Wirkung abwartend, ließ der Kommandant stoppen und gab gegen 7 Uhr 20 Minuten den Befehl: „Schiff versenken. Alle Mann an Deck!" Die Seeventile wurden überall geöffnet, und das Steuerbordtorpedorohr blieb auf, nachdem der Torpedomaschinist die Verblockungen gestört hatte. Nun strömten alle Leute an Deck, und Back und Mitteldeck füllten sich schnell. Meist war es technisches Personal. Vom seemännischen Personal war der größte Teil gefallen. Nur Überbleibsel von Geschützbedienungen und die Munitionskammerleute waren noch übrig. Ein Beweis, welchen Schutz das Panzerdeck geboten hatte! Das Achterschiff brannte bis Vorkante Hütte wie toll zu dieser Zeit. Der Großmast wurde unten glühend und knickte nach Backbord um, als das Schiff Schlagseite nach dieser Seite bekam. Als ich aus dem Kommandostand herauskam, sah ich zum ersten Male, daß alle Leute und auch die graue Farbe einen gelblichen Überzug von Lyddit bekommen hatten. Auch hörte ich da, daß Giseke und Jöhnke gefallen wären, als kurz nach 7 Uhr die „Cornwall" ihre letzten Salven schoß. Ein Sprengstück scheint zwischen beiden nochmal geplatzt zu sein, denn beide hatten ein kleines Loch in der Schläfe. Jöhnke lag ganz friedlich da. Giseke erhielt auf seinen Wunsch von Jensen Morphiumtabletten und stammelte noch die letzten Worte: „Grüßen zu Hause." Außer den Erwähnten war niemand mehr von den Offizieren gefallen. Hopffgarten ging noch umher wie im Traume.

Nachdem der Erste Offizier an Deck gekommen war, sagte er zum Kommandanten: „Herr Kapitän, die drei Hurras auf den Kaiser lassen wir uns aber nicht nehmen." Der Kommandant brachte dann von der Achterback aus drei Hurras auf den obersten Kriegsherrn aus, nach denen der Obermatrose Pollmann, Postordonnanz und Gefechtspostenmaschinentelegraph, das Flaggenlied anstimmte. Aus manch gepreßter Kehle hallte das Lied über Deck.

Ich stand mit dem Ersten Offizier zusammen, und wir sprachen darüber, wie schade es doch um die vielen braven Kerls war, die da sangen und voneinander Abschied nahmen, wobei noch manch humorvolle Bemerkung fiel. Ich redete vielen gut zu unter Hinweis darauf, daß die Engländer, wenn das Schiff untergegangen sei, wohl noch manchen im Wasser finden würden. Mit Schwerverwundeten ereigneten sich rührende Szenen. Wie der Kommandant einen jungen Leichtmatrosen wie seinen Jungen in den Arm nahm und tröstete, als dieser bat, ihn doch zu erschießen. Er hatte schwere Wunden im Nacken. Aber keine Klage hörte man. Leute mit abgerissenen, abgebundenen Gliedern lehnten oder saßen irgendwo, als ob das stets so gewesen wäre. Nur um Morphium baten viele. Auch mein Bursche Grunert, mit zerschossenem rechten Arm, trug mir Grüße auf. Ich versprach ihm, ihn im Wasser mitzunehmen, da er sagte, er könne wohl nicht mehr schwimmen. In dem Durcheinander wurden wir aber getrennt.

Die Engländer waren inzwischen auf dem alten Kurse vorausgelaufen, drehten acht Strich Backbord, bis sie rechts voraus von uns standen, dann wieder acht Strich Backbord und kamen nun genau von vorn auf uns zu. „Glasgow" voran. „Cornwall" morste etwas. Wie ich später erfahren habe, war es: „Do you surrender?" Niemand konnte es ablesen. Aber jeder glaubte, sie würden vielleicht doch retten wollen. Im Abstande von 2—3 km drehten sie wieder hart Backbord und liefen ab.

Als sie gegen 7 Uhr 40 Minuten drei bis vier Strich an Steuerbord voraus standen, blitzt es plötzlich auf beiden Schiffen auf. Ich stand gerade mit dem Ersten Offizier auf der Brücke. Das Aufblitzen der 10,2-cm-Batterie auf „Glasgow" sehe ich noch genau vor mir, dem bald das Sausen der Granaten folgte. Wir gingen beide auf die Back. Der Erste Offizier ging auf die Laufbrücke, ich zum Kommandanten, der sich auf der Back hinter dem Kommandostand befand. Er fluchte ungefähr in den Worten: „Diese feige Bande, auf die wehrlosen Leute zu schießen!" So rief oder dachte jeder wohl. Der Stabsarzt Schaafhausen hob die Faust und sagte verbissen: „Wenn man denen doch mit bloßer Faust an die Gurgel könnte!" Ein Mann, der brave Pantrygast Wöhler, rief noch: „Na, unsere Brüder zu Hause werden uns rächen!" Darauf setzte eine wüste Schlächterei ein. Gedrängt stand alles in Gruppen zusammen. Wir Offiziere größtenteils hinter dem Kommandostand mittschiffs. Einige Salven und Volltreffer rissen ganze Gruppen um. Vorher hatten sich die meisten Leute mit Schwimmwesten, Hängematten und was sonst tragen konnte, versehen, um zu schwimmen. Nun lagen ganze Knäuel von Toten und Hängematten an verschiedenen Stellen. Besonders zwei Plätze waren furchtbar. Hinter den Schutzschilden der beiden vorderen Geschütze vor dem Kommandostand hatten viele Deckung

gesucht. Dort muß auch Pöpperling gestanden haben. Hier lagen die Toten gehäuft übereinander. Ein Treffer gegen den Kommandostand muß abgeprallt sein und von rückwärts die Leute getötet haben. Die furchtbarste Stelle war der Backbordkutter. Beide eingesetzten Kutter waren verhältnismäßig heil geblieben. Nach dem Gefang hatten unverwundete Leute einige Verwundete da hineingepackt, hatten selbst die Duchten besetzt, während an Deck viele bemüht waren, an den Davits und Gehren das Boot auszuschwingen. Hier muß eine Salve eingeschlagen sein, denn alle im Kutter und an Deck waren gefallen. Da lagen sicher fünfzig. Auch die sieben überlebenden technischen Deckoffiziere hatten in der Nähe der Schiffsglocke gestanden und waren alle auf dem Fleck geblieben. Um das Schiff, falls es noch Fahrt hatte, mit dem Bug gegen den Gegner zu drehen, schickte mich der Kommandant in den Kommandostand. Ich legte den Rudertelegraphen hart Steuerbord und gradweise ging der rote Zeiger mit. Der Besatzung des Ruderraumes war durch Eindringen von Wasser in den Vorraum der Abteilung II, wahrscheinlich infolge eines Unterwassertreffers gegen 6 Uhr, der Weg, der nach oben durch den Notausgang durch das Feuer bereits gesperrt war, völlig gesperrt worden. Die Braven lebten zu der Zeit also noch und führten den letzten Befehl aus! Sie sind einen wahren Heldentod gestorben! — Das Schiff drehte aber nicht mehr, sondern trieb nur nach Backbord weg. Bei dem vorher erwähnten Treffer gegen den Kommandostand wurde ich heftig an die Wand geschleudert und fühlte einen Schlag auf dem Kopfe. Blut lief mir über die Stirn. Es war aber nur die Kopfhaut verletzt. Als ich wieder zum Komandanten trat, sagte er: „Wenn man nur ein Dicker kommt, damit gleich ganz Schluß ist." So hatte ich im stillen schon zu Beginn gedacht.

In dieser Lage ist es nur selbstverständlich, wenn es auch ihr Unglück war, daß viele Leute, sechzig bis achtzig Mann, über Bord sprangen. Das Schiff schwamm doch nicht mehr lange, und der Anblick der in Haufen Fallenden muß viele bestimmt haben, ihr Heil im Wasser zu suchen. Auf dem Mitteldeck mag es auch noch gewirkt haben, daß der Erste Offizier mit den Worten: „Ich will lieber ersaufen, als der Bande in die Hände fallen!" über Bord sprang. Er soll vom Hängemattskasten einen richtigen Kopfsprung gemacht haben. Leider sprangen von der achteren Back aus, eigentlich ohne direkten Grund, Kraus, Klinksiek, beide Ärzte und der Oberzahlmeister. Wo Warner hingekommen ist, weiß ich nicht. Wahrscheinlich ist auch er irgendwo gesprungen. Koehler und Jensen waren gerade auch im Begriff gewesen, hatten aber am Torpedoübernahmedavit halt gemacht. So war, als gegen 8 Uhr die Engländer, fast querab an Steuerbord stehend, das Feuer einstellten, plötzlich alles hinter uns leer und der Kommandant sagte noch: „Herrgott, wo sind denn die alle hin?!" Da seh ich

vielleicht hundert Meter an Steuerbord eine Anzahl Schwimmer im Wasser, von denen sich das wegtreibende Schiff immer mehr entfernte.

Der Kommandant entdeckte Koehler und Jensen an der Bordwand und half ihnen mit einem Tampen wieder an Deck. In Lee des Kommandostandes saß noch Keilhack und lehnte Hopffgarten. Keilhack hatte die linke Hand verbunden und hatte Schmerzen in der Brust. Was er da hatte, wurde erst im Januar in Liverpool festgestellt. Hopffgarten war kaum noch lebend zu nennen. Er soll sich aber dennoch auf die Brücke geschleppt haben, wo er sich im zerschossenen Kommandokartenhaus auf das Sofapolster gelegt haben soll. Der Kommandant gab mir den Auftrag, alle Lebenden auf der Back zu versammeln. Ich ging über Deck. Wie sah unser gutes Schiff aus! Wie ein Sieb die Aufbauten! Alles zerfetzt und verbogen bis auf die Kanonen. Dazwischen stellenweise Berge von Toten, Gliedmaßen und noch Brave, die ganz schwache Lebenszeichen von sich gaben. Wie und wo sollte man noch helfen?! Es war zum Verzweifeln! — Ich zählte einundzwanzig, die noch standen. Es waren dieses siebzehn von den achtzehn Geretteten, der Kommandant, Hopffgarten, ein verwundeter Maschinistenmaat und ein Signalgast, wenn man einige noch Lebenszeichen von sich gebende Schwerverwundete nicht dazurechnete. Was sollte man aber mit diesen tun? Jensen ging daran, den wenn auch beschädigten Steuerbordkutter auszuschwingen. Der Bootsmann und andere halfen später dabei. Da das Schiff aber schon eine beträchtliche Schlagseite nach Backbord hatte, so war es schwer, ihn über die Barringsbalken zu bekommen. Ich erzählte dem Kommandanten von dem Versuch. Jensen kam auch nach vorn und sagte dem Kommandanten, daß es vielleicht noch ginge, wenn alle anfaßten. Der Kommandant sagte, es sei doch nutzlos, da das Boot entzwei sei und das Schiff sich gerade noch mehr überlegte. Die gänzlich zerschossenen und ihrer Stagen beraubten Schornsteine neigten sich plötzlich und fielen auf das Backbordmitteldeck. Wir erwarteten nun ein schnelles Ende des Schiffes. Der Kommandant, der selbst keine Schuhe mehr trug, drang in mich, ich solle mir wenigstens die Schuhbänder aufmachen. Den Mantel hatte ich vorher einem Verwundeten übergedeckt. Wir standen auf der Steuerbordachterback zusammen: der Kommandant, Koehler, Jensen, beide Steuerleute und der verwundete Maschinistenmaat. Einer der Steuerleute hatte sogar einen Laib Brot gefunden und futterte. Die anderen waren auf dem Mitteldeck. Keilhack wärmte sich an der heißen Wand der brennenden Hütte. Ich hatte ihn, da es um 8 Uhr 40 Minuten ganz dunkel geworden war, aus den Augen verloren. Ein Wunder ist es mir, daß sich das Schiff so lange hielt. Die Hauptseeventile lagen, glaube ich, alle an Backbord, und auf diese Seite, nach der wir schon vor dem Versenken überlagen, kam

zuerst am meisten Wasser. Dadurch legte sich wohl das Schiff immer mehr nach Backbord über, und das Steuerbordtorpedorohr kam leider aus dem Wasser. Zu Anfang war durch den vollaufenden Torpedoraum das Vorschiff erheblich schnell tiefer gegangen. Wäre das Schiff vor dem letzten Feuereröffnen der Engländer, also in einer Viertelstunde gesunken, so wären sicher mehr gerettet worden. Allerdings standen die Engländer da weiter ab. Ob es dann alle im Wasser ausgehalten hätten? Ich bezweifle es fast. Gedacht haben wir uns in dieser letzten Zeit eigentlich nichts mehr. Ich dachte, es ist eben Schluß. Denn nach dem Untergange im Wasser bei Nacht gefunden zu werden, das hielt ich nicht für möglich. Unsere Gegner waren auch gar nicht zu sehen.

Da beleuchtete uns plötzlich von Steuerbord achtern ein Scheinwerfer. Es war „Glasgow", die 500 m ab liegen blieb. Sie morste an, nachdem sie wohl noch Lebende gesehen. Beinahe hätte der zweite Steuermann aus einer 'rumliegenden Sternsignalpistole einen Stern geschossen, was der Kommandant noch schnell verhinderte. Er las aber ungefähr was von: „.... boats ... possible" ab. „Glasgow" hatte wirklich gemorst: „I am sending boats if possible." Es war auch höchste Zeit, denn das Schiff kam nun ins Wanken. Vom Mitteldeck rief jemand: „Da kommt ein Boot." Wirklich kam ein Kutter an. Zwischen diesem und dem fließend englisch sprechenden Bootsmannmaaten der Reserve Kiene entspann sich folgende Unterhaltung: „Are you blowing her up?" Antwort: „No" Vom Boot: „Jump over then." Darauf die Aufforderung: „Come nearer please." Auf etwa 70—100 m kam das Boot heran. Der Kommandant sagte: „Nun los, alle springen!" Als Koehler den Kommandanten bat, mitzukommen, sagte er ungefähr wörtlich: „Ich führe den Befehl meines Kaisers aus, und der ist, daß ich erst von Bord gehe, wenn das Schiff untergegangen ist." Zu mir sagte er auch noch: „Gehen Sie nur auch." Während ich mir die Stiefel abstreifte, sprangen alle anderen über Bord. Ich warf noch meine Torpedoschußtafel ins Feuer der brennenden Back und trat an die Reeling. Das Schiff war jetzt im Kentern, und ich glaubte nicht mehr von oben springen zu können, ohne unten auf die Bordwand zu fallen. An einem herunterhängenden Want rutschte ich über das steuerbordvordere Schwalbennest hinunter. Ich sah noch das an Backbord in die Geschützpforte einlaufende Wasser das Feuer unter der Back löschen. Da ging der englische Kutter auf und davon, weil er das Kentern sah. Mit meinem Bordjackett hakte ich an einer zerschossenen Stelle der Bordwand und kam nicht los. Mit den Beinen hielt ich mich, fast auf der Bordwand stehend, am Want fest, knöpfte die Jacke auf und riß mich los, als ich aus dem einen Ärmel war. Das eisige Wasser ging mir schon bis zum Bauch, da sah ich im Umdrehen den englischen Kutter weitab „auf Riemen nehmen". Als ich ihn vorher wegrudern sah, habe ich es nicht zu schaffen geglaubt. Nun hatte

ich doch den Willen, es zu versuchen. Ich stieß mich von der Bordwand ab. Das auftauchende Unterwasserschiff muß wohl das Wasser weggedrückt haben, denn ich kam schnell vom Schiff frei. Ich schwamm jetzt dorthin, wo ich zuletzt den Kutter gesehen hatte. Brausend ging neben mir unser braves Schiff unter. Nachdem es regelrecht gekentert war, ging es vorn zuerst weg, so daß das Heck mit den Schrauben hochkam. Ich sehe noch die Steuerbordschraube und das Ruder sich vom nächtlichen Himmel abheben. In Gedanken habe ich noch drei Hurras ausgebracht. Laut rufen konnte ich nicht mehr. Das nur etwa drei Grad warme Wasser schnürte einem die Brust zu sehr zusammen. „Leipzig" sank um 9 Uhr 5 Minuten auf 3000 m Tiefe in 53° 55′ südlicher Breite und 55° 12′ westlicher Länge.

Ich hörte Koehler was von „Hängematte" rufen. Links von mir schwamm was. Ich hielt darauf zu und fand in allerhand Trümmern auch eine Hängematte. Ich versuchte nun Koehler nachzuschwimmen, aber bald war man unten, dann wieder oben auf der Dünung, und ich sah nur ab und zu im hin- und hergehenden Scheinwerferlichte auf ein Boot zuschwimmende Menschen. Plötzlich sah ich einen großen Schatten neben mir. Aufblickend sah ich im Scheinwerfer einen riesigen Albatros. Diese Biester, nebst Kapptauben und Möwen, stießen nicht nur auf die Toten, sondern auch auf Schwimmende herunter, wie es die „Gneisenau"-Überlebenden sogar am Tage erlebt haben. Unter dem linken Arm die Hängematte, schwamm ich langsam weiter. Das Atmen ging schwer, denn das Wasser war eben furchtbar kalt. Die Nerven waren wohl noch zu aufgepeitscht, um alles richtig zu empfinden. Da kam aus der Dunkelheit ein anderes Boot direkt auf die Untergangsstelle zu. Es nahm anscheinend den vor mir befindlichen Kiene auf und ruderte, mir an der Nase vorbei, in die Trümmer der Untergangsstelle hinein. Ich machte kehrt und schwamm zurück. Das Boot holte noch jemanden hinein, trieb aber, weiter Umschau haltend, schnell. Da rief ich doch: „Hier." Der Mann im Bug muß mich wohl gehört haben, denn er ruderte etwas an und brachte den Bug dadurch mehr herum. Ich ließ meine Hängematte los und schwamm kräftiger zu. Den mir zugereichten Riemen zog er mir durch meine zusammengekrallten Finger durch. Ich war zweimal nicht in der Lage, mich festzuhalten. Dann beim dritten Male preßte ich das Riemenblatt mit dem linken Oberarm gegen den Körper und wurde nun herangezogen. Zwei Mann halfen mir ins Boot. Ich war gerettet.

# Die Versenkung der „Lusitania" und Schwiegers andere U-Bootsfahrten im Jahre 1915.

Von Korvettenkapitän Friedrich Lützow,
Admiralstabsoffizier beim Befehlshaber der U-Boote.

Ein leichter Wind und Seegang, begleitet von feinem Regen, stand aus Nordwesten, als „U 20" am 13. Mai 1915 10 Uhr vormittags durch die „Weserfahrt", ein Nebenfahrwasser zwischen Weser und Jade, fuhr und auf Wilhelmshaven zusteuerte. Vor 15 Tagen, am 30. April, war das Boot von Emden aus in See gegangen, um Truppentransporter, die von Liverpool aus nach Frankreich gehen sollten, vor dem Ausgangshafen abzufangen und zu versenken. Der Befehl des Führers der U-Boote an den „U 20" vorgesetzten Unterführer lautete: „Große englische Truppentransporte zu erwarten, ausgehend von Liverpool, Bristolkanal, Dartmouth. Zur kräftigen Schädigung der Transporte sollen baldmöglichst entsandt werden „U 20" und „U 27". Stationen dort verteilen; Stationen auf schnellstem Wege um Schottland aufsuchen; innehalten, solange Vorräte gestatten." „U 20" hatte die Einfahrt von Liverpool zugewiesen erhalten. Einen Truppentransporter hatte man leider nicht gefaßt, aber dafür war das Riesenschiff „Lusitania", 31 000 Bruttoregistertonnen, der Stolz der englischen Handelsflotte, am 7. Mai dem U-Boot unvermutet in die Arme gelaufen und war nach einem Torpedoschusse innerhalb 18 Minuten gesunken trotz herrlichsten, ruhigsten Frühlingswetters. Eine Fülle von Fragen bewegte den Kommandanten, Kapitänleutnant Schwieger, auf der Heimreise. Aber heute, bei der Einfahrt nach Wilhelmshaven war keine Zeit dazu. Schon bei den äußersten Vorposten zwischen Helgoland und Amrum hatte man dem U-Boot frohe Willkommengrüße zugerufen, denn am Tage zuvor hatte es durch Funkentelegraphie seinen Erfolg gemeldet. Nun ging es an den „dicken Schiffen", die auf Schilligreede auf Vorposten lagen, vorne an dem Schlachtkreuzer „Derfflinger" vorbei, und von jedem Schiff tönten dem U-Boot drei begeisterte Hurras entgegen. Als „U 20" in Wilhelmshaven einlief, waren die Kehlen seiner Besatzung heiser von dem fortwährenden Erwidern dieser Grüße von den Kameraden der anderen Schiffe, die auf das U-Boot stolz waren und — es beneideten. Nach kurzer Pause in der Schleuse ging es weiter, durch den großen Hafen, an dessen Kaimauern die nicht auf Vorposten befindlichen Linienschiffe und Kreuzer lagen, nach der Tor-

pedowerft. Hier begrüßte der Flottenchef, Admiral v. Pohl, die Besatzung mit anerkennenden Worten.

Warum war denn eigentlich so große Freude über den Untergang der „Lusitania"? War es nicht ein schreckliches Ereignis, daß mit diesem Passagierschiff viele Hunderte von Nichtkombattanten — wieviel es waren, wußte man zunächst noch gar nicht — ihr Leben verloren hatten? Der Kommandant des U-Bootes war bei seinem heiteren, lebenslustigen Temperament gewiß der letzte, der daran eine besondere Genugtuung empfand. Hatte er doch in seinem Kriegstagebuch über die Versenkung der „Lusitania" ausdrücklich vermerkt, daß er „einen zweiten Torpedo in das Gedränge von sich rettenden Menschen nicht hätte schießen können". Er haßte die „Briten", in denen er die Anstifter des Weltkrieges sah, die er wegen ihrer Hungerblockade gegen das deutsche Volk verachtete; aber er war selbst zu vornehm und gutmütig, ein zu echtes Berliner Kind, um deswegen an dem Tod von Nichtkämpfern Freude zu empfinden. Hoffentlich hatte ihr Tod die Wirkung, möglichst viele andere Menschen von der Seefahrt von und nach England fernzuhalten! Dann war ja der Zweck des U-Bootkrieges erreicht. Dann hatten wir England, das seine übermütige Prophezeiung von dem Aufsuchen der „Ratten in ihren Nestern" nicht wahr gemacht, sondern das seine mächtige Kriegsflotte in den Winkel, nach dem entlegenen Hafen von Scapa Flow geschickt hatte, um, statt uns durch das Schwert zu überwinden, uns durch die Hungerblockade an der Kehle zu fassen und langsam die Luft zum Leben abzuschnüren — ebenfalls an verwundbarster Stelle gepackt, hatten durch den U-Bootkrieg den Blutkreislauf seines Wirtschaftslebens sowohl für kriegerische wie friedliche Bedürfnisse unterbunden. Wir ließen den barbarisch-rücksichtslosen Feind durch die Schiffsversenkungen so lange zur Ader, bis er mit seinem Schiffsraum jedenfalls nicht mehr Krieg führen konnte. Das war Sinn und Zweck des U-Bootkrieges.

Was aber hatte die Versenkung der „Lusitania" damit zu tun? Der Untergang von friedlichen Passagieren konnte doch dem U-Bootkrieg nichts nutzen! Ganz recht. Aber der Dampfer von 31 000 t nahm neben seinen Passagieren erhebliche Mengen von Fracht für kriegerische oder friedliche Bedürfnisse des Feindes. Die „Lusitania" war ferner, wie wir aus der englischen Fachzeitschrift „Engineering" vom 2. August 1907 wußten, von vornherein gebaut, um im Kriege als Hilfskreuzer verwendet zu werden. Tatsächlich ist sie, wie aus den Büchern einer Seeversicherungsgesellschaft hervorgeht, in der Zeit vom 12. August bis 11. September 1914 von der englischen Admiralität requiriert worden, um als Kreuzer armiert zu werden. Sie hatte Einrichtungen zum Einbau von acht 15-cm-Geschützen an Bord. Und wenn sie nicht als Hilfskreuzer in die Kriegsmarine eingestellt war, so war sie als schnelles Schiff hervorragend geeignet

für Transport von Truppen von Kanada nach dem europäischen Kriegsschauplatz. Dieser Riesendampfer konnte allein unter Berücksichtigung aller Erfahrungen der Kriegstransporte in einem Jahr nach englischer Rechnung über 300000, nach vorsichtiger deutscher Nachprüfung über 200000 Mann von Kanada nach Europa befördern.

1918 sind alle schnellen Passagierdampfer in den Truppentransportdienst von Amerika eingestellt worden; die „Lusitania" hätte dann sicherlich nicht gefehlt. Was hätte der deutsche Feldgraue gesagt, wenn wir die „Lusitania" 1915 geschont hätten, weil sie auf dieser Reise zufällig harmlose Passagiere beförderte? Aber warum in die Ferne schweifen? War nicht die Ladung der „Lusitania" bei ihrem Untergang höchst verdächtig erschienen? Wie stand in Schwiegers Tagebuch vom 7. Mai: „3 Uhr 10 Minuten nachmittags reiner Bugschuß, auf 700 m (G-Torpedo, 3 m Tiefeneinstellung) Schneidungswinkel 90°, geschätzte Fahrt 22 sm. Schuß trifft Steuerbordseite dicht hinter der Brücke. Es erfolgte eine außergewöhnlich große Detonation mit einer sehr starken Sprengwolke (weit über den vorderen Schornstein hinaus). Es muß zur Explosion des Torpedos noch eine zweite hinzugekommen sein (Kessel oder Kohlen oder Pulver)." Diese zweite Detonation war auch von den Leuten auf dem Schiff gespürt worden; aber obwohl der Kapitän im Juni 1915 vor dem englischen Untersuchungsausschuß die Meinung aussprach, sie sei wohl eine „indirekte", d. h. durch den Torpedoschuß hervorgerufene Detonation anderer Gegenstände im Schiff gewesen, wurde unbedenklich die Lüge in die Welt gesetzt, Schwieger habe zwei Torpedos geschossen mit der ausgesprochenen Absicht, möglichst viel harmlose Menschen ums Leben zu bringen. Das geschah wider besseres Wissen. Wie wir aus Veröffentlichungen des derzeitigen Hafenkollektors von Neuyork, Dudley Field Mallone[1]), wissen, sind 11 Tonnen (= 220 Zentner) Schwarzpulver an Bord der „Lusitania" gewesen. Mallone hat darüber schon 1915 einen Bericht verfaßt; der Senator La Follette hat die Vorlage dieses Berichtes vor dem Senat verlangt, ist aber gegen die Wilsonregierung nicht durchgedrungen; fast wäre er deswegen aus dem Senat ausgestoßen worden[2]). Sieht man hier nicht den eifrigst nach Wahrheit und Gerechtigkeit strebenden Angelsachsen in seiner ganzen Größe? In Wirklichkeit waren Wahrheit und Gerechtigkeit nur Köder für politische Dummköpfe, die nicht begreifen wollten, daß in England wie in Amerika nichts anderes als das nackte Interesse galt.

Es ist also klar, wenn mit der „Lusitania" von 1959 Personen an Bord 1198 ihr Leben verloren, dies in erster Linie der gewissenlosen

[1]) Chicago Tribune 30. Oktober 1920.
[2]) Tägl. Cincinnatier Freie Presse v. 30. Oktober 1920.

Mitführung von mehreren hundert Zentnern Pulver zuzuschreiben war. Ohne dieses hätte der Torpedoschuß einem so großen Schiff kaum mehr anhaben können, als es bewegungsunfähig machen; Passagiere und Besatzung hätten dann in aller Ruhe bei dem „bemerkenswert klaren Wetter", der „leichten Brise und glatten See" in den Rettungsbooten sich in Sicherheit bringen können.

Aber wenn auch, war es wirklich schön und notwendig, Zivilisten, Frauen und Kinder, die harmlos auf einem Passagierdampfer saßen, ohne Warnung abzuschießen? Wirklich ohne Warnung? Stand nicht in der Ankündigung des deutschen Admiralstabes vom 4. Februar 1915 der Satz „vom 8. Februar 1915 wird jedes in diesem Kriegsgebiet (den Gewässern um England und Irland) angetroffene feindliche Kauffahrteischiff zerstört, ohne daß es immer möglich sein wird, die dabei der Besatzung und den Passagieren drohenden Gefahren abzuwenden". — Sollen wir so töricht sein zu glauben, daß es notwendig war, daß neben den 688 männlichen Passagieren auch 440 Frauen und 129 Kinder auf dem Schiffe, in dessen Innerem noch dazu 5000 Kisten mit Munition verstaut waren, durch das Kriegsgebiet, vor dessen Befahren gewarnt war, reisen mußten? Niemand wird die Frage bejahen. Das Blut dieser wirklich unschuldigen Weiber und Kinder kommt über die, die aus Geschäftsinteresse den U-Bootkrieg nicht genug als „Bluff", als einen lächerlichen Fehlschlag dieser großsprecherischen Deutschen darstellen konnten. Und da die englische Regierung wie die Reederei sich darin überboten, durfte man auch nicht etwa auf See mit den reichlich vorhandenen Rettungsmitteln (48 Rettungsboote, 3187 Schwimmwesten, 20 Rettungsbojen)[1]) einmal Übungen mit den Passagieren für den Fall eines Unglücks vornehmen; daran hätten vielleicht die Passagiere merken können, daß man doch nicht so ganz zuversichtlich bezüglich des U-Bootkrieges war.

Oder sollte dahinter noch anderes stecken? Die Begleitumstände bei der letzten Fahrt der „Lusitania" sind zu auffällig: vor der Abfahrt aus Neuyork ergeht man sich in Spott und Hohn auf den U-Bootkrieg und lockt damit viele Hunderte harmloser Passagiere, besonders möglichst viel Amerikaner, an Bord. Man unterläßt jedes Exerzitium mit den Passagieren für einen Unglücksfall. Man steuert im Kriegsgebiet am 7. Mai weder Zickzackkurse noch nutzt man seine volle Geschwindigkeit von 24 sm aus, läuft vielmehr nur mit 18 sm, obwohl seit dem 6. Mai nachmittags Funksprüche der englischen Admiralität fortlaufend die Anwesenheit deutscher U-Boote an der Südküste Irlands berichten. Nicht ein Begleitfahrzeug ist im Kriegsgebiet zur Stelle, wie es bei 1200 Passagieren, die man auf 5000 Munitionskisten an Bord der „Lusitania" gesetzt hat, selbstverständlich sein sollte, besonders da man es in Amerika versprochen

[1]) Morning Post aus Washington 11. Mai 1915.

hatte[1]). Sieht das nicht alles aus, als habe man alles getan, um den Angriff eines deutschen U-Bootes auf die „Lusitania" herbeizuführen, statt ihn zu verhindern, als habe man nichts sehnlicher gewünscht, als daß eine Anzahl möglichst reicher und einflußreicher Amerikaner durch einen U-Bootangriff ums Leben kämen, damit man nachher mit dieser „beispiellosen Greueltat" der „Hunnen" die amerikanische Volksseele zum Kochen und die amerikanische Regierung zum Beistand gegen die barbarischen Deutschen bringen könne? Ihr meint, eine solche satanische Bosheit sei unmöglich? Lest die englische Geschichte und erkennt aus ihr, daß da, wo die englische Politik mitspricht, jeder „menschliche" Spaß aufhört. Man ist da ganz großzügig, so großzügig, daß man manchmal versucht ist, die Rücksichtslosigkeit und Brutalität in ihrer Größe zu bewundern, wie man die Gewalt einer Überschwemmung, einer Feuersbrunst, eines Erdbebens, eines Orkans bewundert. Die Leidensgeschichte Irlands und Indiens zeigt deutlich, daß das englische Gewissen sicherlich nicht vor dem planmäßig herbeigeführten Untergang von ein paar hundert Amerikanern zurückschreckt, wenn man dadurch einen zugkräftigen Vorwand mehr gewann, um Amerika in den Krieg gegen Deutschland zu hetzen. Wer weiß, was in dem Geheimbefehl stand, den der Kapitän der „Lusitania" besaß, von dem aber vor dem Untersuchungsausschuß im Juni 1915 nichts preisgegeben wurde. Vielleicht dienten die funkentelegraphischen Warnungen nicht dazu, um die „Lusitania" vom durch U-Boote gefährdeten Gebiet abzulenken, sondern sie im Gegenteil dorthin zu weisen. Der Tod von 1200 Menschen war ja zwar hoch — wer konnte voraussehen, daß der Torpedo gerade da traf, wo die Munition lag —, aber auf ein paar hundert Menschen mehr oder weniger kam es nicht an; in Deutschland sollte die Hungerblockade noch ganz andere Zahlen von Menschen vernichten! Und je mehr Menschen mit der „Lusitania" untergingen, um so wirksamer konnte man gegen die hunnische Greueltat Propaganda machen.

Sei dem, wie ihm wolle. Der Tod der vielen Menschen brauchte Schwieger nicht zu beunruhigen; seinem Torpedoschuß wären, wenn keine Munition auf der „Lusitania" gewesen wäre, wenn die Benutzung der Rettungsgürtel auch nur ein wenig eingeübt und wenn ein Begleitfahrzeug zur Stelle gewesen wäre, nur einige wenige Menschen erlegen. Alle übrigen Toten waren Opfer gewissenlosen Leichtsinns oder — eines bewußten Planes der Engländer, der, um in Amerika Stimmung für den Krieg gegen Deutschland zu machen, den Untergang der Menschen auf der „Lusitania" erstrebte.

Bei uns freute man sich des hervorragenden Erfolges, einen Dampfer dieser Größe versenkt zu haben, der entweder viele Tausende von Tonnen an Munition oder anderem Kriegsmaterial oder

[1]) Morning Post aus Washington 11. Mai 1915.

bei intensiver Ausnutzung während eines Jahres Hunderttausende von weißen oder farbigen Truppen aus irgendeinem Erdteil nach Frankreich bringen oder riesenhafte Mengen sonstiger Fracht tragen konnte. Man freute sich daneben darüber, ein Schiff getroffen zu haben, auf das ganz England besonders stolz war. Der Bildhauer und Maler Gaul verlieh dem Bewußtsein guten Ausdruck, indem er den englischen Seelöwen darstellte, wie er, von einem Pfeil getroffen, in rasendem Schmerz hoch aus dem Wasser springt; unter dem Bild stand: „Lusitania". Die dänische Zeitung „Extrabladet" sprach uns aus der Seele, als sie nach dem Lusitaniafall schrieb:

„Weshalb soll die Torpedierung schrecklicher sein als alles andere, was im Kriege geschieht? Ereignet es sich doch jeden Tag, daß Frauen und Kinder getötet werden, wenn eine Stadt beschossen wird. Es ist doch nichts Neues, daß der Krieg nicht nach Alter und Geschlecht fragt. Es ist also nur Heuchelei, Hysterie und Gedankenlosigkeit, wenn sich England, Frankreich, Rußland und Amerika jetzt entrüsten. Die russischen Greueltaten gegen Frauen und Kinder, das englische Verhalten gegen Deutsche in den Kolonien und das Verhalten der Franzosen in Marokko sind doch aller Welt bekannt. Weshalb also der Entrüstungsschrei? Der einzige Gesichtspunkt bei der Kriegführung ist, ob sie wirkungsvoll ist. Es ist nichts Außergewöhnliches, daß Engländer und Amerikaner über eine deutsche Tat heulen; der Getroffene heult immer. O England! Du der Meere stolze Herrscherin, wo ist deine Herrschaft hin?"

Dies alles war nur eine freudige Bestätigung, daß der U-Bootkrieg wirkte, daß er — wenn man unbeirrt durchhielt — kein Fehlschlag werden würde, daß man recht hatte zu hoffen, den mörderischen Griff des Gegners an der Kehle des ganzen deutschen Volkes zu parieren und den Arm des Feindes durch fortdauernden Aderlaß am Puls seines überseeischen Verkehrs eher lahm zu machen, als wir selbst durch Hunger matt würden!

Und noch eines freute uns, daß es gerade Schwieger war, dem der große Erfolg gelungen war. Er war einer der erfahrensten U-Bootkommandanten, hatte, schon vom Frieden her, in den ersten Kriegsmonaten „U 14" geführt und später „U 20" übernommen und bis zum Mai zwei Unternehmungen, die erste vom 9. bis 24. Januar 1915 nach Le Havre gegen Truppentransporter, die zweite vom 25. Februar bis 17. März 1915 nach der Irischen See gegen den feindlichen Handel, beide mit Erfolg, ausgeführt. Vor Le Havre hatte „U 20" im Netz gesessen und es nur dem geschickten Manöver des Kommandanten durch Rückwärtsgang unter Wasser sowie der Verschlafenheit der französischen Netzbewachung zu verdanken gehabt, daß es unbeschädigt nach Hause kam. Es folgte vom 30. April bis 13. Mai 1915 die Unternehmung nach der britischen Westküste, auf der, außer der „Lusitania", 2 englische Dampfer von je 5000 t und 1 Segler ver-

senkt wurden. Zum vierten Male im Jahre 1915 ging es am 3. Juli 1915 in See, wieder nach der Westküste Englands; 5 Schiffe fielen „U 20" zum Opfer. Nach Rückkehr am 16. Juli und Ausführung größerer Reparaturen wurde „U 20" am 29. August 1915 nach der Girondemündung entsandt, kehrte am 19. September zurück, nachdem es 10 Schiffe mit 38500 Bruttoregistertonnen Raumgehalt versenkt und auf dieser Fahrt ohne Ergänzung der Vorräte 4066 Seemeilen (Entfernung Hamburg—Neuyork) zurückgelegt hatte. Dabei mit diesem hervorragenden Erfolg, trotz der einschränkenden Befehle für den U-Bootkrieg, die seit Februar erlassen waren, die den Angriff auf Schiffe mit neutraler Flagge verboten und dadurch den Feind zum planmäßigen Mißbrauch neutraler Flaggen für seine Handelsschiffe anregten[1]), die ferner den Angriff auf große Passagierdampfer, auch feindliche, verboten und dadurch dem Feinde den Truppentransport von Kanada, Südafrika, Indien oder woher England sonst weiße, braune, schwarze oder gelbe „Verbündete" heranschleppte, erleichterte. Trotz dieser Einschränkungen hatte Schwieger auf fünf Fernfahrten vom Januar bis September 1915 115000 t Schiffsraum versenkt! Welcher Jammer, daß die deutsche Politik aus Furcht vor Amerika nicht wagte, den U-Bootkrieg 1915 durchzuhalten! Wie anders hätte es wohl schon Ende 1915 mit der englischen Handelsflotte und dem englischen Kriegswillen ausgesehen! Waren doch Schwiegers Erfolge keineswegs vereinzelte Erfolge in den Sommermonaten 1915: „U 38" hatte vom 4. bis 29. August 1915 74000 t, „U 39" vom 23. Juni bis 9. Juli 1915 36000 t, „U 35" vom 29. Mai bis 23. Juni 25000 t, „U 24" vom 5. bis 26. August 1915 27700 t, „U 28" vom 24. Juli bis 11. August 1915 21500 t versenkt.

Kapitänleutnant Schwieger wurde nun zum Kommandanten des neu erbauten U-Bootes „U 88" ernannt, unternahm mit ihm vom 22. Mai bis 9. Juni 1917 die erste Fahrt gegen den Feind, versenkte dabei 27400 t und ging auf der dritten Unternehmung, im Oktober 1917, aller Wahrscheinlichkeit nach als Opfer einer englischen Mine in der Nordsee mit der gesamten Besatzung verloren.

Ehre seinem Andenken!

[1]) Geheimbefehl der britischen Admiralität vom 15. Mai 1915: Englische Handelsschiffe auf der Route nach dem Bristolkanal und dem südlichen Teil des Irischen Kanals sollen die norwegische, griechische oder italienische, auf der Route nach Liverpool, Glasgow und dem nördlichen Teil des Irischen Kanals die norwegische oder italienische, auf Routen nach der Ostküste Englands irgendeine skandinavische oder die holländische oder spanische Flagge führen.

# Der Endkampf des Kleinen Kreuzers „Cöln".

Von Oberheizer Adolf Neumann,
einzigem Überlebenden S. M. S. „Cöln".

Bei „Klar Schiff zum Gefecht!" war ich Befehlsübermittler im achteren Zwischendeck. Als solcher hatte ich alle Befehle, soweit sie nicht durch die elektrischen Apparate vermittelt wurden, und alle Nachrichten, die von der Kommandobrücke aus durchs Schiff gegeben wurden, nach den achtersten Räumen weiterzuleiten. Von dem Platz, auf dem ich mich befand, führte eine schmale Treppe an Oberdeck, nicht weit von der Stelle, wo die fünften Geschütze standen. Wenn ich die Treppe emporstieg, konnte ich manches sehen; außerdem war in meiner Abteilung ein Bullauge (rundes Seitenfenster) eingebaut, das mir einigen Ausblick gestattete. Ich war insofern unendlich besser dran als die Leute, die im Schweiße ihres Angesichts vor den Kesseln und Maschinen standen und, bloß auf ihr Gehör angewiesen, sich eine nur unklare Vorstellung von dem, was oben vorging, machen konnten. Wenn ich auch meinen Dienst als Heizer stets gern versehen hatte: in diesem Augenblick war ich doch froh, daß ich nicht unten vor den Feuern zu stehen brauchte, sondern an einer Stelle, wo ich auch sehen konnte, was sich ereignete. —

Es war mittags zwischen 12 und 1 Uhr, das Wetter war sehr unsichtig.

Ich hörte, wie „78 hundert" gerufen wurde. In demselben Augenblick schnarrten die Feuerglocken, und schon krachte die erste Salve. Wie eine Erlösung ging's durchs ganze Schiff. Der seit Wochen aufgespeicherte Haß flog ungehemmt in die feindlichen Reihen. Die Aufschläge mußten offenbar gleich am Ziel gelegen haben, denn in raschester Aufeinanderfolge stürzte jetzt Salve auf Salve aus den Rohren.

Es schien mir, als würde unser Feuer zunächst noch nicht erwidert. Auch machte ich die Wahrnehmung, daß sich wohl die Zahl der Feinde vergrößert haben mußte, denn außer der Backbordseite war jetzt auch die Steuerbordseite in Tätigkeit. Die erste halbe Stunde verlief das Gefecht beinahe, als ob wir eine Schießübung in Friedenszeiten abhielten.

Als ich einmal durch das Bullauge hinausblickte, sah ich, wie mehrere hundert Meter vom Schiff entfernt gewaltige Wassersäulen von Aufschlägen schwerer Artillerie emporstiegen. Die feindlichen Schiffe selbst konnte ich nicht sehen. Es sollen zu der Zeit aber um

uns herum zahlreiche englische Schiffe, darunter Schlachtkreuzer und viele Torpedoboote gewesen sein, während wir ganz allein standen.

Der Feind hatte sich bei der geringen Entfernung nach den ersten Fehlsalven rasch eingeschossen.

Da ich außer einigen Meldungen zu Beginn des Gefechtes keine weiteren Befehle mehr erhielt, stand ich an Ort und Stelle den Verwundeten bei, so gut ich es vermochte. Die Verwundeten mußten nämlich, um in den achteren Verbandsraum zu gelangen, durch meine Abteilung hindurchgehen. Beide Verbandsräume waren überfüllt, und das Sanitätspersonal konnte die Arbeit nicht mehr bewältigen.

Im Innern des Schiffsrumpfes riß und barst es, daß ich glaubte, das Schiff müsse jeden Augenblick auseinanderfliegen.

Der Raum, in dem ich mich befand, blieb lange verschont. Ich wunderte mich selbst darüber. Aber gleich als ob ich es berufen hätte, merkte ich, wie es plötzlich unter meinen Füßen sonderbar heiß wurde. Aus der unter mir liegenden Munitionskammer riefen die Kameraden herauf: „Sofort fluten!" Ich wußte, was das bedeutete. Die Kammer mußte Feuer gefangen haben, und es bestand Gefahr, daß die Munition in die Luft flog. Soviel fühlte ich ganz instinktiv: hier war schleuniges Handeln geboten. Wenn ich erst nach Vorschrift die Meldung dem Ersten Offizier weitergab — und wer wußte, ob sie ihn überhaupt erreichte —, konnte das Unglück bereits geschehen sein. Ich riß ohne Zögern den Schlüssel von der Wand und drehte das Flutventil auf, ein Handgriff, den ich unzählige Male bei den Klarschiffübungen gemacht hatte.

Bald darauf kam von vorn die Meldung: „Brand in Abteilung X. Feuerlöschmundstück bringen!" Da niemand zur Stelle war, den ich hätte wegschicken können, schraubte ich das Mundstück des in meiner Abteilung angeschlagenen Schlauches ab und brachte es selbst nach vorn.

Ich gelangte glücklich in die vom Feuer gefährdete Abteilung, in der der Erste Offizier mit Leuten der Lecksicherungsgruppe des Brandes Herr zu werden suchte. Hastige Hände nahmen mir das Ersatzteil ab, und ich machte mich auf den Rückweg.

Auf meiner Gefechtsstation angelangt, fand ich zu meiner Freude einen Kameraden vor. Ich schrie ihm ins Ohr: „Na, Otto, was meinst du, was aus uns werden wird?"

In diesem Augenblick schlug eine Granate ein, und — mein Freund blieb mir die Antwort schuldig! Er sank zu Boden, und ich selber wurde an der rechten Kopfseite durch einen Splitter verwundet. — — — Als ich mich von meinem Schrecken erholt hatte, zog ich ein Stück Eisen, das wie ein Nagel im Holz fest im Backenknochen saß, aus der Wunde. Das Blut floß warm an mir herab.

Der Raum war von Rauch und giftigen Gasen erfüllt, und mir drohte das Bewußtsein zu schwinden. Auf Händen und Füßen

kriechend erreichte ich die nächste Abteilung. Dort war noch frische Luft. In einer Offizierskammer wusch ich mir das Gesicht und versuchte, das Blut zu stillen, was mir freilich nicht gelingen wollte. Nach kurzer Zeit kehrte ich wieder nach meiner Gefechtsstation zurück.

Das Schiff bebte in allen Fugen. Eine Granate zerstörte die Dampfruderanlage. Es dauerte eine geraume Zeit, bis das Handruder besetzt werden konnte, da das seemännische Personal zu viele Ausfälle gehabt hatte und Leute vom technischen Personal erst zur Hilfeleistung herangeholt werden mußten. Heiz- und Maschinenräume erhielten kurz nacheinander schwere Treffer, die Kessel- und Maschinenexplosionen zur Folge hatten.

Als auch der Kommandostand durch einen Volltreffer ausfiel, Admiral Maaß und Kommandant Fregattenkapitän Meidinger gefallen waren, war unser Schiff führerlos geworden. Befehle von anderer Stelle drangen überhaupt nicht mehr durch. Der Feind überschüttete uns mit einem Hagel von Stahl und Eisen. Von den Geschützen feuerte jetzt nur noch ein einziges — endlich verstummte auch dieses.

Zu allem Überfluß jagte der Gegner noch ein paar Granaten durch das stilliegende rauchende Wrack der „Cöln“. Der letzte Treffer fuhr durch beide Bordwände hindurch ins Freie. Als keine Gegenwehr mehr zu befürchten war, stellte der Feind das Feuer ein.

Unheimlich still wurde es im Schiff. Was nun? Durch den Niedergang hörte ich die Stimme des Bootsmannes: „Alle Mann an Oberdeck!“

Viele waren es nicht mehr, die heraufkamen. In meiner nächsten Umgebung war ich der einzige. Auch von dem Personal in den Heizräumen war nur ein Mann übriggeblieben, ein Maschinistenanwärter, der zufällig in einem Kohlenbunker gewesen war.

Oben angelangt, bot sich meinen Augen ein Bild unbeschreiblicher Verwüstung. Die Geschütze waren vollkommen zerstört, die Rohre rauchgeschwärzt, die Schutzschilde durchlöchert und verbogen. Ein Geschütz war aus der Lagerung herausgehoben. Die Mündung des Rohres hing steil nach unten. Die Bedienungsmannschaften lagen zerfetzt in ihrem Blute. Das Deck war an vielen Stellen aufgerissen und glich einem wüsten Trümmerfelde. Bootsteile, Davits, Klampen, Treppen, Stagen, verkohlte Schwimmwesten, Antennen, Signalleinen, Munition, Splitter und Sprengstücke wirr durcheinander. Die Schornsteine waren durchsiebt. Die Brücke war total zerstört. Von den Masten hingen die zerschossenen Rahen. In den Bordwänden klafften Riesenlöcher.

Aus allen Teilen des Schiffes kamen jetzt die noch Überlebenden auf der „Schanze“ (Heck) zusammen. Es mochten noch etwa 150 Menschen sein. 470 Mann war die Besatzung stark gewesen! Von den Offizieren waren noch zwei Leutnants am Leben, der Leitende

Ingenieur Siepmann und der Oberzahlmeister Gelbke. Alle übrigen waren gefallen.

Wir standen dicht gedrängt zusammen und wußten nicht, was jetzt werden sollte.

Als wir verstört in Richtung des Feindes blickten, gewahrten wir zu unserm Erstaunen, daß er nur kaum 2000 m entfernt war. Es waren sechs Schlachtkreuzer und ein Kleiner Kreuzer, die in Kiellinie fast still lagen. Die Rohre waren noch auf uns gerichtet. In der Ferne sahen wir noch zahlreiche Rauchwolken.

Der Gegner schien sich offenbar selbst noch unschlüssig, was er mit uns anfangen sollte. Es hatte fast den Anschein, als ob das feindliche Geschwader geankert hätte.

Unser Schiff hatte keine Schlagseite; es schwamm noch auf ebenem Kiel, war nur unmerklich tiefer getaucht. Da angenommen werden mußte, daß es durch Torpedoschuß versenkt werden würde, gaben die Offiziere Befehl, uns mit Schwimmwesten zu versehen und alle schwimmbaren Gegenstände, wie dichtgeschraubte leere Munitionsbüchsen, Hängematten und Holzbalken über Bord zu werfen. Den Schwerverwundeten und Nichtschwimmern wurden zwei Schwimmwesten umgebunden. Ich selbst fand eine halbverbrannte, mit der ich später auch ins Wasser sprang.

Kurz bevor wir das Schiff verließen, wurde auf Veranlassung unseres beliebten Stabsingenieurs das Flaggenlied angestimmt.

## 76 Stunden in Seenot.

Der Stabsingenieur drückte jedem von uns die Hand, dann kam der Befehl: „Alle Mann von Bord!" Er selbst blieb zurück, während wir anderen ins Wasser sprangen. Die Mehrzahl gehörte dem technischen Personal an.

Als wir etwa 300 m abgetrieben waren, stiegen plötzlich vorn und achtern im Schiff unter schweren Detonationen gewaltige Rauch- und Feuersäulen zum Himmel! Eisenteile und Splitter fielen in weitem Umkreise herab.

Das war wohl das Werk unseres an Bord zurückgebliebenen Stabsingenieurs, der unter Einsatz seines Lebens das Schiff gesprengt haben wird, um es nicht in die Hand des Feindes fallen zu lassen. Das Schiff wurde buchstäblich aus dem Wasser gehoben; dann sank unsere „Cöln" schnell in die Tiefe und mit ihr die toten Helden. Die Flagge hatte bis zuletzt geweht. Eine träge Rauchwolke stand lange Zeit gleich einem Denkmal über der Untergangsstelle.

Es war gegen 2 Uhr nachmittags.

Wir trieben auf die Engländer zu und waren schon so nahe gekommen, daß wir die Leute drüben an Deck sehen konnten. Warum zögerten sie noch immer, ihre Boote auszusetzen, um uns zu retten? Wie?

Endlich! — Die Maschinen gingen an. Am Heck wirbelte weißer

Schaum empor, die Schiffe nahmen langsam Fahrt auf. Einige Schwimmer ließen schon die Gegenstände, an denen sie sich festgeklammert hatten, los, riefen und winkten.

„Ruhig, Freunde! Ihr seht doch, daß sie kommen, um uns aufzunehmen... glaubt ihr etwa, Seeleute ließen einander im Stich?“

Doch was war das?!

Der Feind drehte ab! Dampfte gemächlich nach Westen, nachdem er sich den Untergang unseres Schiffes gleich einem Schauspiel angesehen hatte, und überließ uns unserem Schicksal.

Wir pfiffen, schrien in unserer Todesnot, schwenkten Kleidungsstücke. — Vergebens. Nach einer Viertelstunde sahen wir nur noch Rauchwolken am Horizont.

Mörder ohne Herz und Gewissen! Mit solchen Gegnern hatten wir es also zu tun gehabt! Kein Sturm wird dieses Schandmal von euch abwaschen, und wenn ihr versucht, es mit glühendem Eisen auszumerzen, so werden die Narben zurückbleiben, euch zur ewigen Schande! — — —

So nahm denn unser Häuflein Menschen in banger Sorge und Pein den Kampf mit den Wellen auf.

Wir blieben zunächst gut zusammen. Allein oder zu mehreren hingen wir an zahlreichen umhertreibenden Wrackstücken. Hier und da wurden noch Worte gewechselt. Man sprach von dem, was man im Gefecht erlebt und gesehen hatte, fragte sich gegenseitig nach dem Verbleib der Kameraden aus oder erwog die Möglichkeit der Rettung. Die meisten waren der Ansicht, daß die deutschen Schiffe bereits unterwegs wären, um den Feind zu suchen. Dann dauerte es höchstens ein paar Stunden, bis sie uns fänden, bestimmt aber würden wir noch vor Abend gerettet sein. Also Mut!

Doch bald stockte die Unterhaltung. Das Wasser war zwar nicht gerade kalt, aber man fror doch schon nach kurzer Zeit. Die Zähne schlugen hörbar aufeinander, und die Glieder starben allmählich ab. Man versuchte, durch lebhafte Schwimmbewegungen das Blut in Wallung zu bringen.

Nach einigen Stunden starben die ersten Kameraden an Wunden und Erschöpfung. Den Kopf im Wasser, trieben sie zwischen uns.

Langsam schlich der Abend heran. Es traf sich, daß ich mit einem Oberheizer, der an einem größeren Stück Holz hing, zusammenkam. Ihm schloß ich mich an, und bald hatten wir richtiges Gleichgewicht. Zum Unglück verließen ihn aber schon nach kurzer Zeit die Kräfte.

Die Nacht brach an, die erste von den dreien, die ich treibend und schwimmend durchmachen sollte. Wir riefen einander zu, möglichst zusammenzubleiben, dann umfing uns undurchdringliche Finsternis. Weder Mond noch Sterne waren zu sehen. Jeder war allein mit seinen trüben Gedanken.

Die See war sehr unruhig.

In dieser Nacht starben viele Kameraden. Unendlich träge kamen und gingen die Stunden. Einen Maßstab für die Zeit hatte man überhaupt nicht, und Aussicht auf Rettung war jetzt nicht vorhanden. Trotzdem spähte man unablässig aus, ob nicht irgendwo in der trostlosen Dunkelheit ein Licht auftauchte.

Endlich ging die Nacht zur Neige. Ein fahler Lichtstreifen breitete sich über den östlichen Horizont aus. Die Dämmerung brach herein. Ich blickte um mich und gewahrte niemanden meiner Leidensgefährten. Ein grenzenloses Gefühl der Vereinsamung überkam mich.

Allmählich wurde es hell. Die Sonne tauchte flammend aus dem Meere. Das flößte mir Mut und neue Hoffnung ein. Ich legte meinen Kopf hintenüber und ließ mich von den milden Strahlen erwärmen. So lag ich wohl über eine Stunde. Ich glaube, ich habe geschlafen.

Eine überkommende See veranlaßte mich, aufzuschauen. Zu meiner Überraschung sah ich rechts und links von mir meine Kameraden. In der Dämmerung hatte ich sie nicht bemerkt. Es waren vielleicht noch 50 an der Zahl. Wir schlossen uns enger zusammen und beratschlagten uns. Viel zu raten gab es freilich nicht. Die einen hofften noch immer, daß Hilfe unterwegs sei. Nur zu gern gab man sich selber diesem Glauben hin. Andere meinten, wir müßten in der Nähe von Land sein und sollten versuchen, es schwimmend zu erreichen. Ich schloß mich dieser Partei an, obwohl ich einen Grund zu dieser Annahme nicht fand. Trotzdem sagte mir dieser Rat mehr zu, als untätig auf unsichere Hilfe zu warten. Wir schwammen wohl über zwei Stunden, doch sahen wir kein Land. Erschöpft ließen wir uns treiben und ruhten so vom Schwimmen aus. In der Strömung, in die wir nun gerieten, war das Wasser bedeutend kälter. Die Glieder wurden steif und gefühllos.

So wurde es Mittag. Die Sonne hatte ihren höchsten Punkt erreicht. Vor 24 Stunden wurde gerade „Klar Schiff zum Gefecht!" angeschlagen. Was hatten wir in dieser Zeit durchgemacht, und was würden wir noch erleben? Das Ende, das wir mit grausiger Deutlichkeit stündlich über die Kameraden hatten hereinbrechen sehen? Wenn uns schon der Tod bestimmt war, warum kam er nicht gleich?

Am Nachmittage sahen wir viele Möwen. Kündeten sie etwa die Nähe von Land an? Kreischend strichen sie dicht über unseren Häuptern hin, ließen sich aufs Wasser nieder oder setzten sich auf die umherschwimmenden Trümmer.

Die Stunden verrannen; es wurde abermals Abend und Nacht. Über uns flimmerten die Sterne in seltener Reinheit, halber Mond stand am Abendhimmel. Es war bitter kalt. In dieser Nacht hatten wir mit Seegang zu kämpfen. Die Wogen trugen uns von Berg zu Tal, von Tal zu Berg. Spritzer und schäumende Sturzseen schlugen

uns unbarmherzig ins Gesicht, fegten über uns hinweg und benahmen uns den Atem.

Doch die Zeit blieb nicht stehen. Auch diese Nacht nahm ein Ende. Die Sterne verblaßten allmählich vor der eintretenden Dämmerung. Als es vollends Tag wurde, ließ auch der Sturm nach.

Unser Häuflein Menschen war bis auf einen kläglichen Rest zusammengeschrumpft. Völlig apathisch geworden von den Anstrengungen der Nacht, hatten wir nicht mehr den Wunsch, uns zusammenzuschließen und uns durch Zurufe zu ermütigen. Wir trieben vereinzelt den Weg, den uns die Strömung davonführte. Öfters kam ich mit Leichen in Berührung, die teilweise noch mit Schwimmwesten versehen waren. Da die meinige sich allmählich aufgelöst hatte, band ich mir die eines toten Kameraden um. Aber sie war schon so vollgesogen, daß sie mir die erhofften Dienste nicht leistete. Lange hing ich dann an einer leeren Munitionsbüchse, die zufällig in erreichbarer Nähe vorüberschwamm, bis ich schließlich nicht mehr die Kraft hatte, mich festzuhalten. Ich bekam Krampf in Finger und Arme und mußte loslassen. Hunger und Durst peinigten den geschwächten Körper, waren doch jetzt zwei Tage und Nächte vergangen, seit ich die letzte Nahrung zu mir genommen hatte. Statt dessen hatte ich in Mengen bitteres Salzwasser geschluckt, das den Durst nur vermehrte. Aus Verzweiflung biß ich mir in die Arme und versuchte, Seetang und umherschwimmende Korkstücke zu essen, aber das Zeug blieb im Halse stecken.

Vor Müdigkeit schloß ich die brennenden Augen, doch an Schlaf war bei der bewegten See nicht zu denken. Zudem schmerzte meine Wunde. Das salzige Wasser hatte sie ausgespült und den Knochen bloßgelegt.

Mir fiel ein, daß Sonntag war. Jetzt saßen sie wohl daheim in den Kirchen und empfahlen die Kämpfer dem Schutze des Höchsten... Ob denn heute keine Rettung kam? Nein — ich sah nicht einmal in der Ferne den Rauch eines Fahrzeuges. Langsam vergingen die Nachmittagsstunden, und es dunkelte bereits wieder. Tiefe Mutlosigkeit bemächtigte sich meiner Seele.

Als die Nacht anbrach, Mond und Sterne wieder am Himmel standen, glaubte ich den Morgen nicht mehr zu erleben. Die Gedanken schweiften zurück in die letzten Tage vor Kriegsausbruch, in die fröhliche Zeit des Bordlebens und blieben schließlich an der Heimat haften. Ich dachte an meine gute alte Mutter. Wenn die wüßte...! Ob sie schon die Kunde von dem Untergange des Schiffes erhalten hatte? Sicherlich... und dann wartete sie vergeblich, ob nicht endlich die erlösende Nachricht käme. Der Gedanke an die Mutter ließ mich nicht sterben! Er gab mir den zähen Willen zum Leben wieder.

Die Kälte war unerträglich, der Magen längst außer Tätigkeit, die Wunde schmerzte grimmig, lähmende Müdigkeit hatte mich

befallen — und doch überstand ich die Nacht. Es wurde zum dritten Male Morgen.

Heute mußte die Rettung kommen! Ich fühlte, daß dieser Tag über mein Schicksal entschied.

Wie ich mich nach allen Seiten umsah, bemerkte ich plötzlich in der Ferne einen dunklen Punkt. Wie ein heißer Strom drang diese Wahrnehmung durch meinen Körper. Alle Lebensgeister wurden mit einem Schlage wieder wach. Ein Schiff? Ich wagte kaum deutlicher hinzusehen, aus Furcht, etwa eine bittere Enttäuschung zu erleben. Doch sie sollte mir nicht erspart bleiben. Beim Näherkommen erkannte ich einen halb zerschossenen Kutter der „Cöln", der achtern tief im Wasser lag und von zwei Menschen fortbewegt wurde. (Der Kutter ist später auf Sylt angeschwemmt worden und heute in Köln a. Rh. aufbewahrt.) Darin saßen der Oberzahlmeister und ein Maschinistenmaat. Sie zogen mich ins Boot hinein, das nun noch tiefer sank. Das Wasser ging uns wieder fast bis an den Hals. Es war aber immerhin ein schwacher Trost für mich, wieder bei Menschen zu sein und einmal, wenn auch schwankenden Boden unter den Füßen zu haben.

Als wir uns etwa drei Stunden lang abgemüht hatten, das Wrack mit Händen und Brettern vorwärts zu bringen, bekamen wir noch zwei Leidensgenossen. Sie riefen uns schon von weitem um Hilfe an. Es waren zwei Unteroffiziere. Wir nahmen sie auf und verteilten sie so, daß sich der achtere Teil des Bootes ein wenig hob; es bestand aber bei der übermäßigen Belastung und den ungleichen Ruderbewegungen andauernd die Gefahr des Kenterns.

Lange Zeit ruderten wir angeblich auf Helgoland zu.

Nach einigen Stunden verließen den einen der beiden Unteroffiziere, die wir zuletzt aufgenommen hatten, die Kräfte. Alles Blut wich plötzlich aus seinem Antlitz. Er redete irre Worte, die Augen wurden gläsern, und dann sank er in Ohnmacht, aus der er nicht mehr erwachte. Sein Gefährte, ein guter Freund und Bekannter seiner Familie, zog ihm noch den Trauring vom Finger, um ihn als letztes Andenken der Frau zu überbringen. Da ihm der Ring nicht paßte, zog er das nasse Portemonnaie aus der Tasche und legte ihn sorgfältig hinein. Er sollte diesen Freundschaftsdienst nicht zur Ausführung bringen! Kurze Zeit später ereilte ihn dasselbe Schicksal. Einige Stunden danach starb der dritte, und nun war ich mit dem Oberzahlmeister allein.

Er hielt noch etwa vier Stunden stand, dann brach bei ihm der Wahnsinn aus. Er sprang plötzlich schreiend aus dem Kutter und war weder durch Zuruf noch durch Bitten zu bewegen, wieder hineinzuklettern. Mit Gewalt zog ich ihn herauf, aber jedesmal, wenn ich ihn zurückgeholt hatte, schwamm er wieder von mir. Als ihn die Strömung zum sechsten Male entführte, war ich nicht mehr imstande, ihm zu helfen, da ich nun selbst am Ende meiner Kräfte

angelangt war. In stierem Hinbrüten trieb ich noch einige Stunden wie im Traum versunken umher. Der Körper war völlig erschöpft, der Wille gänzlich gebrochen, die Sinne waren kaum noch fähig, irgendwelche Einflüsse aufzunehmen. Ich gewahrte nicht mehr das Torpedoboot, das sich in rascher Fahrt mir näherte. Erst als es dicht neben mir lag, hörte ich das Fauchen der Maschine und Ventilatoren. Ich sah wie durch einen Schleier hindurch viele Leute an Deck, hörte aus endloser Ferne deutsche Kommandoworte und fühlte, wie ich plötzlich von kräftigen Armen emporgezogen wurde. Dann verlor ich die Besinnung.

Als ich aus meiner Ohnmacht erwachte, blickte ich verwundert um mich. Narrte mich eine unerhörte Täuschung? Ich lag in einem richtigen Bett, fest eingehüllt in wollene Decken. Ein paar Menschen umstanden mein Lager. Ungewiß, ob dies Traum oder Wirklichkeit, schloß ich die Augen und öffnete sie wieder: die Umgebung blieb; ich betastete zögernd Wand und Koje: sie hielten stand; ich rief die Leute an: sie antworteten; ich biß mir fest auf die Lippen und krallte die Nägel ins Fleisch: ganz deutlich verspürte ich den Schmerz. Nein — das alles war kein Blendwerk der erschlafften Sinne!

Langsam, ganz langsam, aus weiter Tiefe hergeholt, kehrte jetzt auch die Erinnerung zurück.

Plötzlich wußte ich's: ich war gerettet!

Bei rührender Pflege erholte ich mich im Lazarett in Helgoland bald.

Bei der großen Fürsorge war es kein Wunder, daß ich mich bald kräftigte und das Bett verlassen konnte. Zunächst mußte ich mich freilich noch der Krücken bedienen, konnte sie aber schon nach einigen Tagen weglegen.

Am 9. September wurde die Leiche eines Matrosen angeschwemmt. Die Nachforschungen, die durch die in den Kleidungsstücken eingenähten Namenläppchen erleichtert wurden, ergaben, daß es sich um einen Angehörigen der „Cöln" handelte. Er erhielt unter militärischen Ehren das erste Kriegerbegräbnis auf Helgoland. Als ich an seinem Grabe stand und die drei Hände Erde hinabwarf, beschlich mich ein sonderbares Gefühl. Hier stand ich, um als einziger Überlebender unseres Schiffes dem toten Kameraden die letzte Ehre zu erweisen. Ich allein von allen Anwesenden wußte, wie sein Kämpfen und Sterben war.

# Die letzten Stunden S. M. S. „Wiesbaden".

Von Oberheizer Hugo Zenne, einzigem Überlebenden S. M. S. „Wiesbaden" in der Schlacht am Skagerrak[1]).

Am 31. Mai 1916, nachmittags 4 Uhr, war ich auf Wache gezogen. Zwischen 1/2 5 und 5 Uhr war Alarm. Meine Station war im Zwischendeck. Zuerst kam das Signal: „Achtung, Feind an Steuerbord!" „Wiesbaden" fuhr mit „Elbing", „Pillau", „Frankfurt" zusammen als letztes Schiff in der vordersten Aufklärung. Zunächst waren nur unsere Panzerkreuzer im Kampf. Ich sah „von der Tann", als sie aus der Linie bog und signalisierte. Dann kam plötzlich Befehl: „Gefecht an Backbord!" Es erfolgte gleich eine schwere Erschütterung im Schiff und Befehl: „Rauch und Gasgefahr im Mittelschiff Abteilung VI!" „Wiesbaden" hatte kurz vorher mit Schießen angefangen. Durch Postenkette kam nun der Befehl: „Beide Maschinen äußerste Kraft voraus!" Hieraus war mir ersichtlich, daß die Telegraphen und sonstigen Signalmittel nach der Maschine bereits zerstört waren. Da keine Antwort zurückkam: „Backbordmaschine äußerste Kraft voraus!" Dann wurde zurückgerufen: „Backbordmaschine gibt keine Antwort!" Jetzt: „Große Dampfgefahr, Kompaßtelephon wieder in Ordnung!" Der nächste schwere Treffer war in Abteilung IX auf Oberdeck. Die Granate schlug durch das Deck, aber nicht durch das Panzerdeck. Später folgten viele schwere Treffer, und achtern in Abteilung II anscheinend ein Torpedotreffer. Denn das ganze Schiff wurde erschüttert und hochgehoben. Darauf erfolgte bald der Befehl: „Alle Mann aus dem Schiff." Ich lief nach oben durch Abteilung VI. Auf Oberdeck sah es wüst aus. Der Steuerbord-Hängemattkasten war vollkommen durchschossen und die Hängematten zerfetzt. Die Geschützmannschaften lagen tot an ihren Geschützen. Das Deck war aufgerissen und durchlöchert. Es war scheinbar Feuerpause eingetreten, denn der Feind schoß nicht, die Uhr mag 1/2 7 gewesen sein. Ich holte mir eine Schwimmweste und lief nach dem achteren Geschütz. Nur die Steuerbordseite war passierbar. Jetzt schlugen wieder Granaten schnell hintereinander ein. Wir wurden von aufspritzendem Wasser naß, das so mit Gas gemischt war, daß wir ganz gelb wurden. Unsere Schiffe kamen etwas näher, entfernten sich dann aber wieder.

[1]) Die folgende Darstellung ist der erste Bericht, der von Oberheizer Zenne unmittelbar nach seiner Rettung durch den deutschen Marineattaché in Norwegen übermittelt wurde.

Wir hatten schon gehofft, daß wir gerettet würden. Jetzt trat wieder eine kleine Feuerpause ein. Diese benutzten wir, da alle unsere Geschütze zerstört waren, um schnell die an Deck befindlichen Granaten und Kartuschen über Bord zu werfen und einige Kameraden aus dem Wasser zu retten. Unsere Schiffe der König-, Ostfriesland- und Nassauklasse kamen nochmals näher, schwenkten dann aber wieder ab. Ein Torpedoboot morste uns an, wir konnten aber keine Antwort geben. Der Feind schien im Halbkreis um uns herum, zog dann in der Richtung unserer Schiffe ab. Genau gesehen habe ich nur 2 englische Schiffe mit je 4 Schornsteinen, aber viele Rauchfahnen. Mittlerweile war es dämmerig geworden. Wir Unverwundeten (etwa 30 Mann) verbanden nun unsere Verwundeten, darunter den am Kopf schwer verwundeten Ersten Offizier, Kapitänleutnant Walter Berger (der Kommandant, Kapitän zur See Fritz Reiß, alle übrigen Offiziere und Ingenieure waren gefallen), und legten sie an Steuerbordseite auf Hängematten. Dann holten wir trockene Sachen und etwas zu essen und zwei Flaschen Wein für die Verwundeten. Um Mitternacht bin ich herumgegangen, um nachzusehen, wie es aussah[1]). In den vorderen Abteilungen XIV und XV waren die Bordwände durchlöchert, Spinde und Sachen zerfetzt. Das Schott nach Abteilung XVI war durchschlagen und Wasser bereits an Deck. Das Panzerluk zu den Munitionskammern war geschlossen. In Abteilung XIII zwei Löcher in der Bordwand. Nach Abteilung XII konnte ich nur mit Mühe hinkommen. Die Bordwand war von Deck bis oben durchlöchert. Das Wasser schlug durch mehrere Löcher durch das Panzerdeck nach dem Verwalterhellegatt, der Deckel zur Torpedoübernahme war weg. Im Torpedoraum war Wasser, die Torpedos konnte ich aber noch erkennen. Der Weg nach Abteilung XI war durch Trümmer versperrt. Das unterste Loch im Heizerbad habe ich mit einigen Sachen zugestopft und ein Brett davorgeklemmt. Dann ging ich an Oberdeck und in den Windschacht in Abteilung X hinunter. Abteilung X schien nicht beschädigt, im Heizraum stand das Wasser bis zur Türhöhe. Ich versuchte die Feuerlöschzüge der Kessel zu schließen, es gelang mir aber nicht. Beim Aufmachen der Vorreiber an Schott 62 kam Wasser von Abteilung XI. Darauf habe ich das Schott dicht gelassen. In Abteilung IX war ein Treffer durch den Bunker gegangen, hatte den Windschacht durchschlagen und alles zerrissen, ein zweiter Treffer durch den Schornsteinhals. Auch die Trockenkammer war bis zur Türhöhe voll Wasser. Schott 46 war verbogen. In Abteilung VII und VIII mehrere Treffer, verschiedene Löcher in der Bordwand, im Bunker und Windschacht, der völlig zerstört war. Auch in diesem Heizraum stand das Wasser etwas über Türhöhe. Die Bunker-

[1]) S. M. S. „Wiesbaden" hatte 16 Abteilungen. Diese zählten von hinten nach vorn im Schiff.

deckel zu den Schütten waren geschlossen, Kohlen lagen aber bis ins Zwischendeck. In Abteilung VI war Feuer, da konnte ich nur hineinsehen. Die Kleiderspinde lagen durcheinander und brannten. Die Wand zum Kohlenbunker an Steuerbord war aufgerissen, dort brannte es ebenfalls. Durch den Windschacht in Abteilung X ging ich wieder an Oberdeck und nach Abteilung V hinunter, dort lag alles durcheinander, auch mehrere tote Kameraden. Die Türen zu den Maschinen waren offen, ich konnte aber nicht vorbei, da das Wasser zu hoch stand. Dagegen gelang es mir, durch Schott 23 durchzukommen. Das Panzerluk zur Munitionskammer war offen, über dem Plattformdeck stand wenig Wasser. Zusammen mit noch einem Mann, den ich mir holte, habe ich das Panzerluk dicht gemacht und abgesteift. Weiter nach hinten war alles versperrt. Ich habe dann dem Ersten Offizier Meldung gemacht. Er gab mir den Befehl, wenn das Schiff nicht sinken sollte, die Geheimsachen über Bord zu werfen.

Nun sah ich mich am Oberdeck um. Von den Schornsteinen waren der erste durchlöchert, der zweite und dritte gänzlich abgeschossen. Die Masten standen noch, die Flagge wehte. Am Steuerbord zweiten Geschütz war das Rohr an der Mündung aufgespalten, das Backbord zweite stand schräg, da das Deck aufgerissen war. In der Küche alles zertrümmert, ebenso der Windschacht nach dem 4. Kesselraum, auch der nach dem 1. und 2. und der Maschine, während der Windschacht vom 3. Kesselraum nur leichte Beschädigungen hatte. Das Motorboot brannte. Beide Kutter waren durchlöchert. Die Hängematttkasten an Steuerbord waren alle zerrissen, davor lagen mehrere tote Kameraden. Das Steuerbord dritte Geschütz stand noch gerade, es war geladen, aber der Verschluß ging nicht mehr. Das Backbord dritte Geschütz drohte umzufallen, da das ganze Deck aufgerissen war. Der Kommandantensalon war in zwei Teile gerissen, ebenso die Kammern vom Navigationsoffizier und vom Ersten Offizier. Das achtere Geschütz ging nicht mehr zu drehen. Das Heck war völlig aufgerissen. Mittlerweile hatte die Schiffsschreibstube von Abteilung VI aus Feuer gefangen. Ein Matrose und ich fanden zwei heile Pützen, und es gelang uns, das Feuer ziemlich zu löschen. Handruder und Kompaß, alles, was am achtern Mast stand, war unversehrt. Der Obermatrose Schuster war bis zuletzt im achteren Krähennest geblieben.

Soweit ich mich noch entsinnen kann, waren folgende Offiziere und Mannschaften noch am Leben:

Erster Offizier: Kapitänleutnant Berger (am Kopf verwundet), Maschinisten Lenkheit (im Rücken verwundet) und Schlosser, Obermaschinistenmaate Rux, Fischer, Lemke, Wirts (verwundet), Maschinistenmaate König, Rohte, Spitzner, Loh, Froitzheim, Bruhns (verbrüht).

Oberheizer Lindemann.

Obermatrose Schuster, Adam, und zwei mir unbekannte Matrosen, Heizer Schulze, Holland, Sticht, Hagedorn, Ruppach, Uhlmann, Krupiki und zwei Heizer vom Informationskommando, Namen kannte ich nicht, sämtliche waren verwundet; Anwärter Keunicke und Kleemann, auch beide verwundet.

Gegen 3 Uhr morgens legte sich S. M. S. „Wiesbaden" etwas mehr nach Steuerbord über. Schwimmflöße waren bereits achtern heruntergelassen. Es war schon ziemlich hell. Ein Kreuzer und ein Zerstörer mit je 4 Schornsteinen kamen in Sicht, nahmen aber keine Notiz von uns. Das Schiff legte sich immer mehr über. Während wir alle achtern herunter auf Flöße gingen, war ganz ruhig plötzlich „Wiesbaden" mit wehender Flagge verschwunden.

Ich hing an dem einen Schwimmfloß mit etwa zehn Mann. Mir wurde übel, so daß ich mich übergeben mußte, dann war ich wieder ganz klar. Allmählich ließen die Kräfte nach, einer nach dem andern ließ los. Schließlich waren wir noch drei Mann. Dann setzten wir uns auf das Floß. Plötzlich kippte es um, einer kam dabei nicht wieder hoch. Im Laufe des Tages kippte das Floß mindestens noch 20- bis 30mal um; ein anderes Floß, mit drei Mann darauf, haben wir noch lange gesehen. Gegen Abend war ein Dampfer in weiter Ferne in Sicht. In der nun folgenden Nacht setzte Sturm und Regen ein. Unser Floß kippte wieder mehrere Male um. Bei Morgengrauen sahen wir einen Kreuzer und mehrere Torpedoboote, zwischen 9 und 10 Uhr vormittags drei Dampfer in weiter Ferne. Mittags kam die Sonne durch. Gegen Abend kam ein Dampfer etwas näher, beim Winken kenterte das Floß. Der Heizer, der noch mit mir auf dem Floß war, konnte nicht mehr hochkommen. Ich griff nach ihm, bekam aber nur seine Mütze, in der „Martin" stand. Ich konnte ihm nicht mehr helfen. Als ich allein war, wurde es noch schlimmer, weil das Floß immerfort kenterte. Schließlich legte ich mich lang darauf hin. Abends spät, als ich so in dumpfem Hinbrüten gelegen hatte, kam ein Dampfer ganz nahe heran. Ich winkte, er sah mich und versuchte mich zu retten. Beim dritten Versuch gelang es mir, durch ein zugeworfenes Tau an Bord zu kommen.

Es war der norwegische Dampfer „Willy" aus Drammen. Man gab mir neues Zeug und Whisky und legte mich in warme Decken auf das Sofa in der Kapitänskajüte. Ich schlief dann fest.

### Zusatz des Herausgebers.

Mit S. M. S. „Wiesbaden" ist ein Mann geblieben, der die Seele des Seemannes und die Herrlichkeit der See und der Seefahrt erkannt und erfaßt hat — ein echter Deutscher und ein begnadeter Mensch — Gorch Fock. — Er schreibt: „Was ich da oben im Krähennest gesehen habe, ist ganz gewaltig! Diese Bilder haben sich mir unverwischbar eingeprägt. Ich lebe wirklich an

Bord auf! — Unser zorniger Kreuzer in der Nacht auf See, jagend durch das silberschäumende Wasser: etwas ganz Riesenhaftes und Urweltliches — — — mit ‚Wiesbaden‘ werde ich verwachsen, wie nur je mit einem Schiff. Ich fühle es, daß es zu meinem Leben gehört. — Die größte Freude hat mir die Besatzung unseres Kreuzers während des Seegefechtes gemacht: diese Kampflust vom Kommandanten bis zum letzten Matrosen war erhebend und mitreißend, war echtester deutscher Flottengeist. — — — Jetzt stehe ich auf den Planken der Wirklichkeit und habe ein Leben, wie ich es mir immer gewünscht habe.“...

Als Gorch Fock von der Armee auf seinen Wunsch zur Marine versetzt wurde, sang er begeistert:

„Mien Seel sett Seils as de Potosi
son gode dreeunfoftig Stück;
dat mokt: se hett ehrn Willen kregen
und kümmt sik vor as Hans im Glück!
dat mokt: ik bün Mariner worden
un goh all morgen freuh an Bord.

Gorch Fock will op sien Nordsee swalken
un will mol op John Bull mit dol.
An Land kunn em de Dod nich griepen,
vielleicht kriegt he op See em mol...“

Und einen Monat vor seinem Heldentode an Bord S. M. S. „Wiesbaden“ dichtete er:

„Sterb' ich auf der solten See,
Gönnt Gorch Fock ein Seemannsgrab.
Bringt mich nicht zum Kirchhof hin,
senkt mich tief ins Meer hinab.
Segelmacher, näh mich ein!
Steuermann, ein Bibelwort!
Junge, nimm dien Mütz mol af,
Und dann sinnig öber Bord...“

Im Skagerrak, wo auch sein Großvater und Onkel geblieben sind, ist er den Seemanns-, Soldaten- und Heldentod gestorben, im Kampf gegen England, für sein heißgeliebtes Vaterland. —

Die See hat Gorch Fock nicht behalten. Im August 1916 gab sie ihn der Erde wieder. Auf der kleinen schwedischen Insel Stensholmen, unweit von Göteborg, hat er ein schlichtes, stilles Grab gefunden, fern der Heimat, aber umspült von Wind und Wogen seines nimmer ruhenden Meeres, das ihm den ewigen Grabgesang singt.

# U-Boot gegen U-Boot.

Von Leutnant zur See Prinz Sigismund von Preußen, K. H.,
damals Wachoffizier an Bord S. M. Unterseeboot „U 35".

Nun wären wir wieder einmal soweit, heute, am 70. Geburtstage des Generalfeldmarschalls von Hindenburg, gehen wir in See; für diejenigen, die neu an Bord gekommen sind, Ohren steif halten! Klar zum Manöver!"

Diese Worte richtete unser Kommandant, Kapitänleutnant Lothar v. Arnauld de la Perière, an uns, als wir mit dem Unterseeboot „U 35" am 2. Oktober des Jahres 1917, abends 8 Uhr, Pola, den Hauptkriegshafen Österreich-Ungarns, verließen, um zu einer Fernunternehmung ins westliche Mittelmeer auszulaufen. —

Laut Operationsbefehl sollte U-Bootkrieg im westlichen Mittelmeer an der nordafrikanischen Küste bis Gibraltar geführt werden, ein Vorstoß westlich davon war freigestellt.

Am ersten Tage wurden Tauchübungen abgehalten, verbunden mit einer Druckprobe auf 50 m Wassertiefe, tags darauf ohne besondere Vorkommnisse die Otrantostraße passiert, nachdem wir gegen Abend Zickzackkurse gesteuert hatten.

Die Otrantostraße war das Mausloch für unsere U-Boote, welche sie immer durchfahren mußten, wollten sie zu Fernunternehmungen auslaufen oder rückkehrend ihren Stützpunkt erreichen.

Da diese Straße immer unter sehr starker feindlicher Bewachung stand, freute sich jedes Boot, wenn die Passage mit heiler Haut gelang.

Nach geglückter Durchfahrt durch die Otrantostraße nahm „U 35" am 15. Oktober, morgens 3 Uhr, gestoppt liegend im Jonischen Meer eine Überwasserwartestellung ein. — Bereits um 5 Uhr 45 Minuten vormittags des genannten Tages kam ein durch zwei Torpedobootszerstörer gesichertes großes Fahrzeug in Sicht, die Insel Korfu ansteuernd. Anscheinend ein französisches Linienschiff oder Großer Kreuzer, jedenfalls ein Mordskerl, denn der Kommandant sagte noch, durch das Glas sehend: „Donnerwetter, ist das ein großer Kerl."

Leider jedoch stand unser Boot zu achterlich, um zum Schuß zu kommen, auch war die Geschwindigkeit des Gegners eine zu hohe, so daß von einem Angriff abgesehen und die Marschfahrt weiter fortgesetzt werden mußte.

6 Uhr 30 Minuten vormittags, in Sicht der Insel Korfu, zwan-

gen uns 6 englische Zerstörer zu tauchen; eine Wasserbombe krepierte mit lauter Detonation in unmittelbarer Nähe des Bootes, die wohl Erschütterungen, sonst aber keine Schäden im Boot hervorrief.

Nach dem Verlauf von etwa einer Stunde, nachdem die Engländer die Verfolgung aufgegeben zu haben schienen, tauchten wir wieder auf und traten den Marsch nach Westen an, um zu unserem Operationsgebiet zu gelangen, welches wir ohne nennenswerte Zwischenfälle erreichten, damit in das uns zugewiesene Kriegsgebiet eintretend.

Die Ereignisse und Erfolge sollen der Kürze wegen nur als Tagebuchnotizen im folgenden angeführt werden:

Am 10. Oktober versenkten wir zwei Engländer und einen Italiener von etwa je 4000 t, der 14. Oktober brachte einen Griechen von etwa 3000 t und der 18. Oktober wieder einen Italiener von 2500 t. Am 20. wurde ein Japaner von 3000 t und am 25. ein amerikanisches Segelschiff von 500 t versenkt. Zwei italienische Segler und zwei große Engländer vervollständigten die Jagdbeute. Der letzte dieser englischen Dampfer wurde, nachdem „U 35" bereits 29 Tage in See kreuzte, mit unserm letzten Torpedo erledigt. Es war dies der bewaffnete Dampfer „Cambric", 3400 Bruttoregistertonnen groß. Dieser Vorgang ereignete sich an der nordafrikanischen Küste. Der Angriff erfolgte nach Mitternacht in der Frühe des 31. Oktober mit dem Erfolg, daß die „Cambric", im hinteren Laderaum getroffen, in 30 Sekunden sank. Aus den Aussagen von vier aufgefischten Matrosen dieses Dampfers ergab sich, daß „Cambric" 5000 t Eisenerz von La Goulette bei Tunis nach England bringen sollte — daher auch wohl das schnelle Absinken.

Die gesamte Strecke betrug somit diesmal 29 060 t, und zwar 8 Dampfer und 3 Segler. Gewiß eine stattliche Zahl. Aber unser Kommandant gehörte zu den erfolgreichsten U-Bootkommandanten. Schmückte ihn doch bereits seit dem Oktober 1916 das blaue Heldenzeichen des Ordens Pour le mérite, und war ihm des weiteren vor wenigen Monaten erneuter Kaiserlicher Dank durch Übersendung eines Bildes mit Unterschrift im Rahmen für glänzende Leistungen im U-Bootkriege geworden. — Als Beispiel der vorzüglichen Erfolge unseres verehrten Kommandanten sei nur angeführt, daß er auf seinen 14 Unternehmungen, die er mit „U 35" machte, 196 Schiffe mit 477 088 Bruttoregistertonnen versenkte; darunter die französischen Hilfskreuzer „La Provence" und „Gallia", den englischen Minenkreuzer „Primula" und den französischen Kreuzer „Rigel". — Auf einer späteren Fahrt, die v. Arnauld mit „U 139" unternahm, versenkte er noch 4 Schiffe, so daß die Zahl der von ihm versenkten Schiffe 200 voll wurde und die versenkte Tonnage fast ½ Millionen Tonnen betrug.

Es war ein hohes Glück und eine Ehre, unter einem solchen Kommandanten fahren zu dürfen.

Mit stolzem Gefühl fuhren wir zurück nach unserm dalmatinischen Stützpunkte, erfreut, etwas bei den Erfolgen mithelfen gekonnt zu haben. — In einer Woche konnten wir zu Hause sein und nach fünfwöchiger Fahrt auf kleinem U-Boot ohne Bewegungsfreiheit den ersehnten Luxus, wieder festen Boden unter den Füßen zu haben, genießen. Unsere Empfindungen sind daher wohl vergleichbar mit jenen eines aus der vordersten Kampflinie in Ruhestellung übergehenden Kämpfers an der Landfront.

Kurz vor Toresschluß hätte uns das Schicksal doch noch bald erreicht, und zwar wie folgt:

Am 6. November 1917 ereignete sich ein Fall, der wohl in der Seekriegsgeschichte einzig dastehen dürfte.

Um 12 Uhr 30 Minuten des genannten Tages steuerte „U 35", mit beiden Maschinen. „Alle Fahrt" über Wasser laufend, in die Otrantostraße ein. Der Wind wehte aus Osten, Stärke 1, also ganz gering, das Wetter war diesig und regnerisch. Von 1 Uhr bis 2 Uhr vormittags wurde der Bewachungslinie ausgewichen, 15 armierte Fischdampfer in dieser festgestellt; um 1 Uhr 30 Minuten vormittags hatten wir die der albanischen Küste vorgelagerte Insel Nano an Steuerbord querab, die Fahrt über Wasser wurde, da gegnerische Angriffe nach bisherigen Erfahrungen in dieser Gegend als sehr unwahrscheinlich gelten mußten, fortgesetzt.

Als wachhabender Offizier befand ich mich seit 8 Uhr vormittags auf dem Turm auf Wache zusammen mit Leutnant zur See de Terra, als gegen 8 Uhr 40 Minuten von diesem plötzlich ein Ausruf und gleichzeitig die Maschinen- und Ruderkommandos erschallen: „Äußerste Kraft voraus! Hart Backbord!", Kommandos, welche von mir unmittelbar in das Turminnere zu den dort befindlichen Kommandoelementen weitergegeben wurden. Leutnant de Terra hatte 4 Strich an Steuerbord in einer Entfernung von etwa 40 m einen Torpedoausstoßstrudel beobachtet, dem die Blasenbahn eines auf uns gerichteten Torpedos unmittelbar folgte; hohe Fahrt und sofortiges Abdrehen sollten das Schlimmste abwenden, hätten dies aber wohl kaum vermocht, wäre nicht unglaublicherweise der Torpedo mit seinen lautsurrenden Propellern dicht an unseren Köpfen vorbei, so daß wir uns ducken mußten und die Arme wie zur Abwehr erhoben, *über unser Boot hinweg* nach der Backbordseite ins Wasser gesprungen.

„Der Torpedo sprang 2 m vor dem Boot mit schneidendem Propellergeräusch aus dem Wasser, zwischen Geschütz und Turm genau über den Wellenbrecher über das Boot weg, dabei das Steuerbordgeschützgeländer verbiegend, einen Stahlständer abreißend und das Zentralsehrohr berührend, und klatschte an Backbord neben dem Boot ins Wasser." Vorstehendes ist *wörtlich* dem dienstlichen

Kriegstagebuch entnommen. Der unglaubliche Vorfall ist auch photographisch belegt. — Kaum aber hatten wir uns von diesem lebhaften Schreck erholt, als die Blasenbahn eines zweiten Torpedos gesichtet wurde, welche bereits einen Schnittpunkt bildete mit der Mittschiffslinie unseres Bootes, aus welchem Umstande geschlossen werden konnte, daß dieser Torpedo uns unterlaufen hatte; hiermit nicht genug, wurden die Bahnen eines dritten und vierten Torpedos sichtbar, die unser Boot ebenfalls verfehlten, da „U 35" inzwischen hohe Fahrt aufgenommen und nach Backbord abgedreht hatte und beide auf uns zuletzt abgefeuerte Torpedos aber Kreisläufer waren. —

In wie geringer Entfernung das feindliche U-Boot sich von uns befunden hatte, mag aus dem Umstande hervorgehen, daß „U 35", mit hart Backbordruder abdrehend und mit „äußerster Kraft" laufend, beinahe das Sehrohr des feindlichen Fahrzeuges, welches sich an unserer Steuerbordseite zeigte, mit seinem Heck streifte; ich hatte die Empfindung, als sei das Sehrohr des Gegners in diesem Augenblick nicht weiter ab als etwa in der Entfernung eines Steinwurfes, worauf dieses verschwand.

Daß der zweite feindliche Torpedo sein Ziel durch zu große Tiefensteuerung verfehlte, wurde bereits erwähnt; dahingegen ist zu bemerken, daß Torpedo Nr. 3 unser dem Gegner nunmehr zugewandtes Heck beinahe noch erreichte, jedoch kurz vorher abdrehte und als sogenannter „Kreisläufer" seinen Lauf harmlos beendete.

Torpedo Nr. 4 lief mit starken Zickzackkursen auf uns zu und hätte uns leicht, trotz aller Ausweichmanöver, in der Flanke fassen können, wenn er nicht, dem Beispiel seines Vorgängers folgend, ebenfalls als Kreisläufer geendet hätte.

Nach dem vierten feindlichen Torpedoschuß zeigte sich das Sehrohr noch einmal, wurde aber durch einen 10,5-cm-Schuß unseres vorher geladen und gesichert gewesenen Geschützes zum Verschwinden gezwungen.

Nach dieser seltsamen Lebensrettung, die als ein Gotteswunder bezeichnet werden muß, setzten wir mit hoher Fahrt und unter Zickzackkursen in nördlicher Richtung, teils unter, teils über Wasser den Rückmarsch fort.

Um von feindlichen Fahrzeugen ungesehen zu bleiben, wurde die dalmatinische Küste 2 Uhr 30 Minuten nachmittags unter Wasser angesteuert, nach 2½ Stunden Unterwasserfahrt in Sicht der Einfahrt zur Bocche di Cattaro wieder aufgetaucht.

Der Leiter der deutschen U-Bootstation, Korvettenkapitän Ackermann, kam an Bord unseres Bootes, nahm die Meldung unseres Kommandanten über Rückkehr von „U 35" entgegen und beglückwünschte in kurzer Ansprache die Besatzung zur ebenso glücklichen wie wohlgelungenen Heimkehr nach erfolg- und ereignisreicher Fernunternehmung.

ooooooooooooooo

# Ein Morgen an der flandrischen Küste.

Von Korvettenkapitän Konrad Zander,
damals Torpedoboots-Halbflottillenchef in Flandern.

Gegen 2 Uhr nachts tritt Ruhe ein auf der Zeebrügger Mole. Die feindlichen Flieger, die, wie stets bei gutem Wetter, so auch in dieser Nacht mehrere vergebliche Angriffe auf Mole und Schleusenanlagen gemacht hatten, sind nach See zu verschwunden. Der gewaltige Lärm des Sperrfeuers der zahlreichen um Zeebrügge aufgestellten Flakbatterien ist verstummt, der Splitterregen der Abwehrgranaten hat aufgehört. Das Untergehen des Mondes hüllt alles in die kurze Dunkelheit einer Frühsommernacht und schützt damit vor Wiederholungen der Luftangriffe.

Auf der Mole gibt man sich von neuem der durch Abwehrfeuer und Fliegerbomben gestörten Ruhe hin.

Geschützt hinter der mächtigen Mole, die in gewaltigem Bogen sich vor die Einfahrt zum Seekanal nach Brügge legt, liegt eine Halbflottille kleiner Torpedoboote, zum Minensuchen bestimmt, und zwei große Boote, alles sorgfältig abgeblendet und selbst aus nächster Nähe dem an die Dunkelheit gewöhnten Auge kaum wahrnehmbar. Vor einigen Stunden sind die Boote vom Minensuchen zurückgekommen, um ihre Arbeiten am nächsten Tage bei günstigem Wasserstande fortzusetzen.

3 Uhr morgens. Auf den beiden großen Booten ist das Leben wieder erwacht, Stimmen werden laut und Signale mit der Batteriepfeife, Ventilationsmaschinen brummen, doch kein Licht zeigt sich. Langsam und gespenstisch lösen sich die Boote von der Mole und schieben sich vorsichtig rückwärts aus dem Hafen heraus. Der Signalwache auf dem erloschenen Molenleuchtturm wird zugerufen: „‚S 15' und ‚S 20' laufen aus zur Frühaufklärung." Dann drehen beide Boote hart am Molenkopf vorbei nach See zu und sind nach wenigen Sekunden den müden Blicken des Signalpersonals in der Dunkelheit entschwunden.

Kein Lüftchen regt sich. Glatt und still liegen die Wasser der Hoofden. Es ist sehr dunkel, und nur ein schwaches Meerleuchten verrät den Kurs der beiden mit mäßiger Fahrt in Kiellinie, vorn das Halbflottillenführerboot „S 15", dahinter „S 20", nach Norden steuernden Boote.

Vor der ganzen Länge der von uns besetzten flandrischen Küste haben die Engländer in etwa 15 Seemeilen Abstand von Land

eine riesige Netzminensperre gelegt, um unseren, ihrer Schiffahrt so gefährlichen Flandern-U-Booten den Weg in die freie See zu erschweren. In unermüdlicher, oft durch feindliche Flieger und Seestreitkräfte gestörter Arbeit ist von den Minensuchbooten querab Zeebrügge bei der Thorntonbank eine Lücke in diese Sperre geschaffen worden. Sie ist heute morgen das erste Ziel der beiden Patrouillenboote.

Feindliche Monitore haben seit einiger Zeit Neigung gezeigt, morgens mit Anbruch des Tageslichtes von vorher festgelegten Stellungen hinter der Netzsperre aus auf große Entfernung mit schwerstem Geschütz die Schleuse von Zeebrügge und die Ostender Werftanlagen überraschend zu beschießen. Eine solche Überraschung auszuschließen durch rechtzeitige Meldung der Anwesenheit der Monitore ist der Zweck der täglichen Morgenaufklärung zweier Vorpostenboote. Sie haben sich mit dem Auslaufen so einzurichten, daß sie mit Eintritt der Morgendämmerung auf den vermuteten Schießstellungen dieser Monitore, denen man infolge ihres starken Panzerschutzes und ihrer flachen Bodenkonstruktion mit Artillerie oder Torpedo nur schwer beikommen kann, stehen.

Rasch haben „S 15" und „S 20" die Sperrlücke erreicht. Auf den Booten wird scharf Ausguck gehalten, nur selten fällt auf der Kommandobrücke ein Wort, alles starrt in die Dunkelheit. Unten in Maschinen- und Heizräumen ist das Personal angestrengt tätig, durch geschicktes Bedienen der Feuer und Windmaschinen zu verhindern, daß starker Schornsteinrauch oder Funkengarben unsere Boote einem etwa in der Nähe stehenden Feinde verraten. Unter keinen Umständen darf der Feind uns eher sehen als wir ihn. An Deck stehen die Bedienungsmannschaften klar an Geschütz und Torpedorohren, um auf Befehl von der Brücke sofort das Feuer eröffnen zu können. Mehr als bei jeder anderen Gelegenheit kommt es im Nachtgefecht auf Schnelligkeit und Überraschung an, und nur Augen, die an die Dunkelheit gewöhnt sind, und nicht erst aus den erleuchteten Innenräumen kommen, können am Zielapparat sofort sehen.

Es ist nicht angenehm, eine ganze Winternacht in Kälte und Sturm an Deck zu stehen, durchnäßt von den überkommenden Seen und Spritzern.

Heute aber ist es warm und still und der Aufenthalt an Deck in freier Luft den stickigen, sorgfältig abgeblendeten und abgeschlossenen Wohnräumen eines Torpedobootes entschieden vorzuziehen. Außerdem, in drei Stunden ist man wieder im Hafen und holt den versäumten Schlaf nach.

Jenseits der Sperre drehen die Boote auf westlichen Kurs in die Anmarschstraße nach Dünkirchen, dessen Hafen der Engländer als Stützpunkt für seine vor der flandrischen Küste tätigen Streitkräfte benutzt.

Im Osten, dort, wo bei klarem Wetter Vlissingens Türme und Werftanlagen dem manchmal kriegermüdeten Auge ein traumhaftes Friedensland zeigen, hat sich der Himmel gerötet, und langsam breitet sich die Helligkeit aus. Gegen 4 Uhr ist mit Bestimmtheit auszumachen, daß kein Monitor heute früh böse Absichten hat; die Aufgabe der Vorpostenboote ist damit erfüllt, und der Halbflottillenchef entschließt sich zum Rückmarsch. Mit östlichem Kurse wird wieder die Sperrlücke angesteuert, um dort noch einmal nach dem Rechten zu sehen, bevor man südwärts die schützende Mole aufsucht.

„Fahrzeuge Backbord querab!" Der Ausguckposten auf der Backbordbrückennock von „S 15" hat es gerufen. Halbflottillenchef und Kommandant stürzen nach dieser Seite, das Doppelglas fliegt an die Augen. Richtig, was ist das? Eins, zwei, drei, noch mehr Fahrzeuge, kleine Dinger, ihre Art in dem unsicheren Morgenlicht nicht einwandfrei auszumachen. Winkspruch kommt von „S 20": „Feindliche Fahrzeuge in Nordwest." Motorboote sind es, sagt der Halbflottillenchef, andere auf der Brücke bestätigen das. Vielleicht eine Gruppe von Motorbooten, die während der Nacht an der Küste vergeblich eine Angriffsgelegenheit gesucht hat und nun auf dem Rückmarsch ist.

Für alle Fälle schwirrt ein Funkspruch durch die Luft nach Brügge: „Feindliche Seestreitkräfte vor der Küste." So werden die Küstenwerke alarmiert. Ein Winkspruch fragt beim Hintermann an: „Wofür halten Sie die Fahrzeuge?" Rasch ist die Antwort da: „Motorboote." Es gilt, den Feind genauer auszumachen, seine Absichten festzustellen. Mit hoher Fahrt drehen unsere beiden Torpedoboote auf den Feind zu. Langsam wird die Entfernung geringer; der Messer am Basisgerät mißt 96 Hundert; doch kann die Messung bei der trügerischen Beleuchtung nicht genau sein. Je heller es wird, desto mehr Fahrzeuge kommen in Sicht. Schon zählt man 12. Die beiden Boote gehen auf parallelen Kurs zum Feind. Sind das auch wirklich Motorboote?

Da steigt die Sonne aus dem Horizont empor, siegreich zerreißt sie den leichten Dunstschleier. „Zerstörer!" ruft wie aus einem Munde das Personal auf der Brücke. „Hart Backbord!" schreit der Halbflottillenchef. In dem gleichen Augenblicke blitzen drüben Schüsse auf. Krachend fahren fast gleichzeitig die ersten Salven aus den Geschützen unserer Boote. „Beide Maschinen äußerste Kraft voraus. — Winkspruch an Hintermann, äußerste Kraft!" Der Führer hat's gerufen. Blitzschnell hat sich die Lage geklärt. Drüben eine starke Zerstörerflottille, hier zwei schwache Boote. Es gilt, beschleunigt in den Schutz der Küstenwerke zurückzulaufen. Der Feind nimmt die Verfolgung auf. Funkspruch meldet nach Brügge: „Bin im Gefecht mit Zerstörern." Ein wütendes Feuer wird von beiden Seiten unterhalten. Hinter den Zerstörern tauchen

die Mastspitzen größerer Schiffe auf, und wieder meldet der Funkspruch: „Hinter den Zerstörern stehen Kreuzer."

Bei der Art des Gefechtes können unsere Boote nur das hintere Geschütz zum Tragen bringen, das zweite Geschütz vorn auf der Back kann den Feind nicht fassen. Die Feuerleitung mit einem Geschütz ist schwer. Der Artillerieoffizier von „S 15", der von dem vorderen Artillerieleitstand auf der Kommandobrücke keinen Überblick nach hinten hat, geht an das achtere Geschütz, um dort das Feuer zu leiten.

Rings um die Boote spritzen die Aufschläge der englischen Granaten auf, bald unterscheidet man zwischen den Aufschlägen der Zerstörergeschütze die höheren Wassersäulen aus den 15-cm-Geschützen der Kreuzer.

„S 15" und „S 20" sind keine neuen Boote. Harter Friedens- und Kriegsdienst hat sie stark mitgenommen und ihre Geschwindigkeit herabgesetzt. Sie geben ihr Bestes her, doch langsam und sicher schieben sich die englischen Zerstörer, Boote der M-Klasse, erst im Kriege gebaut, näher heran, auch die schnellen kleinen Kreuzer des Feindes kommen sichtlich näher.

„S 20", sonst der Schnelläufer der Halbflottille, ist gleich zu Beginn etwas zurückgeblieben und sackt jetzt sichtbar achteraus. Die Lage wird ernst. Hinter uns mindestens 20 neue Zerstörer und Kreuzer, vor uns außer der weit entfernten rettenden Küste niemand, der uns helfen kann. Ein Funkspruch jagt nach Land: „Brauche Unterstützung durch Flieger." Das sind die einzigen Streitkräfte, die schnell zur Stelle sein können. Vielleicht gelingt es ihnen, durch Bombenangriffe den Feind abzulenken. Winkspruch an „S 20": „Was fehlt Ihnen?" Doch „S 20" nimmt den Winkspruch nicht mehr ab und antwortet auch auf Flaggensignal nicht. Noch steuert das Boot im Kielwasser des Führerbootes, kommt aber immer weniger mit. „S 15" kann dem Kameraden nicht helfen. Umkehren und zu „S 20" gehen, würde bei der feindlichen Übermacht unrettbar den Verlust beider Boote bedeuten. Mit schweren Sorgen muß der Führer das zweite Boot seinem Schicksal überlassen. Wird es ihm gelingen, nach Hause zu kommen? Schon scheint es fast unmöglich.

Der Feind hat sich geteilt und läuft im Halbkreis hinter uns auf.

Es ist ganz hell geworden, und aus dem Horizont vor uns taucht als dünner Streifen die flache flandrische Küste auf. Ob wir noch einmal auf ihr wandern werden? Ein englischer Zerstörer steht in Flammen und bleibt zurück, die Überzahl des Feindes wird dadurch kaum geringer. Da sehen wir auf dem Führerboot plötzlich, wie „S 20", das in diesem Augenblick vielleicht 4 km hinter uns steht, aufdreht und gestoppt liegen bleibt. Das Boot brennt, feuert aber noch aus beiden Geschützen. Der Artillerieoffizier von „S 15" kommt

von achtern auf die Brücke gestürzt: „Herr Kapitänleutnant, ‚S 20' brennt, wir müssen hin und helfen." — Du lieber junger Mensch, du wußtest in diesem Augenblick nicht, wie schwer du dem verantwortlichen Führer durch solche Worte die harte Pflicht machtest, durchzuhalten und den Freund im Stich zu lassen.

„S 20" neigt sich ein paarmal nach beiden Seiten, kentert plötzlich und versinkt im Wasser. Starr sind die Augen des Halbflottillenchefs auf diese Stelle gerichtet, nur einen Augenblick, dann geht der Blick zurück zum Feind. Aber in dem Krachen der Geschütze, dem Zischen und Spritzen der Granaten packt unwillkürlich seinen Geist ein freundliches Bild. Kaum eine Woche ist es her, da hat er mit dem lebensfrohen und doch so männlich ernsten Kommandanten des gesunkenen Bootes während kurzer Ruhezeit drei herrlich-schöne, lachende Maientage am Rhein verlebt. Und jetzt soll es zu Ende mit ihm sein? Doch die englischen Zerstörer sind an der Stelle, sie werden retten, was noch lebt. Hinweg ihr träumerischen Gedanken, hier gilt es Männerarbeit.

Der Funkspruch meldet nach Brügge: „‚S 20' verloren." Und weiter geht die wilde Jagd. Krachend saust der erste Volltreffer in das erzitternde Boot. Durch den hinteren Maschinenraum ist die Granate gefahren, der läuft voll Wasser, man legt die Toten an Deck. Die eine Maschine fällt aus, die Geschwindigkeit des Bootes sinkt um eine Drittel. Fieberhaft arbeitet das Maschinenpersonal.

Rasch kommt der Feind jetzt auf. Die Lage droht verzweifelt zu werden. „Steuermann, wie weit noch bis zur Küste?" — „12 Meilen, Herr Kapitänleutnant." Ob die Batterien an Land jetzt sehen können, ob sie schon feuern können? Der Scheinwerfer gibt das festgesetzte Signal, damit die Artilleristen der Küste Freund von Feind unterscheiden können.

An beiden Seiten dampfen die Zerstörer auf. Die See um „S 15" kocht und zischt von den zahllos einschlagenden Geschossen des Feindes. Von der Back wird gemeldet: „Vorderes Geschütz kann das Ziel bekommen." Beide Geschütze, eins nach Backbord, eins nach Steuerbord, unterhalten jetzt auf die nächsten Gegner ein energisches Feuer. So wagt der Feind sich nicht näher als 4 km heran. Hinten ist nach dem langen Gefecht die Munition ausgegangen. Von vorn wird sie über Deck nach achtern geschafft. Alles faßt an.

Krachend saust der zweite Volltreffer ins Boot. Ganz hinten faßt die Granate das Rudergeschirr. Wie durch ein Wunder bleibt an fast ganz durchschlagener Ruderspinne das Ruder brauchbar. Mit nur einer Maschine und ohne Ruder wäre das Boot verloren. Die Splitter der Granate haben die gesamte Bedienung des hinteren Geschützes außer Gefecht gesetzt. Das Geschütz kann aber noch schießen. Andere Leute, voran der Artillerieoffizier und die Nr. 1,

der älteste seemännische Unteroffizier, springen heran, das Geschütz feuert weiter. Auch der Artillerieoffizier, ein junger Leutnant, blutet im Gesicht. Ein Splitter der gleichen Granate hat ihm ein Auge herausgerissen! Er zielt mit dem anderen Auge weiter.

Irgendwo muß ein Dampfrohr undicht geworden sein. Die Geschwindigkeit des Bootes sinkt immer mehr. Kaum laufen wir noch 12 Meilen. Nur unsere beiden Geschütze mit ihrem rasenden Schnellfeuer halten uns den Feind noch vom Leibe. Wieder scheidet ein englischer Zerstörer aus, er hat genug. Doch unsere Munition geht zu Ende.

„Steuermann, wie weit?" — „7 Meilen, Herr Kapitänleutnant." Jeder Gedanke, noch aus dem Gefecht herauszukommen, ist längst aufgegeben. Starr ist das Denken allein auf den Feind konzentriert. Blitzartig nur zuckt von Zeit zu Zeit durch das Hirn ein anderer Gedanke noch: Wann kommt die erlösende Granate!

Krachend saust wieder ein Geschoß in das Boot, diesmal in die vordere Maschine. Rasch füllt sich der Raum mit Wasser. Das ist das Ende. Zwar dreht sich die Welle noch mechanisch weiter, doch kaum bewegt sich das schwere, wasserbelastete Boot noch.

Da blitzen drüben an Land, anscheinend bei der Herthabatterie, Schüsse auf, andere Batterien fallen ein. Kaum schlagen die ersten Granaten beim Gegner ein, da dreht er ab. Mit hoher Fahrt verschwindet er nach Norden, verfolgt von unseren letzten Granaten.

Die vordere Maschine von „S 15" macht noch einige müde Umdrehungen; dann bleibt sie stehen. Bewegungsunfähig liegt das Boot, 6 Meilen von Land allein auf dem Wasser.

Schlepper, durch Signal herbeigerufen, bringen uns in den Hafen. Rasch werden die Verwundeten aus dem schwerbeschädigten Boot geborgen, dann bringt man die Toten an Land.

Wirklich versuchen englische Monitore, gedeckt durch die Zerstörer und Kreuzer, an diesem Morgen eine energische Beschießung von Ostende. Wenige Schuß der durch die beiden Vorpostenboote rechtzeitig alarmierten Küstenwerke genügen, um sie zu verjagen. Bald liegt in dem strahlenden Sonnenschein die See so friedlich da, als wüßte sie nichts von Krieg und Kriegsgeschrei, als hätte sie nicht eben erst wackere deutsche Seeleute, ein tapferes deutsches Torpedoboot in ihren Tiefen begraben.

Da kommen die ersten unserer Flieger zurück. Auf den Schwimmern des einen Flugzeugs, geführt von dem bewährtesten der flandrischen Seeflieger, sehen wir Gestalten liegen, drei Männer sind es, Überlebende von „S 20". Ist es möglich, was sie erzählen, englische Zerstörer haben nur einige von ihnen aufgenommen, die anderen roh zurückgestoßen, ihrem Schicksal überlassen, und waren doch so nah und hätten in dem glatten Wasser, von keinem gestört, mit leichter Mühe alle retten können. Der Flieger meldet, daß die feindlichen Seestreitkräfte sämtlich abgezogen

sind. Da können wir mit unseren kleinen Booten heraus, versuchen, ob noch jemand zu retten ist. Alle verfügbaren Boote laufen aus.

An dem Platz, wo „S 20" untergegangen ist, schwimmen wirklich noch Leute, 27 Überlebende bringen die Boote noch mit und viele Leichen. Von den Leichen die meisten ohne Wunden, ertrunken, weil Englands stolze Flotte nur einige Gefangene brauchte, um Aussagen zu erhalten, im übrigen aber den wehrlosen Feind rücksichtslos und unbarmherzig sterben ließ. Und die Überlebenden erzählen es: Wenige Minuten nach dem Untergang von „S 20" sind englische Zerstörer in nächster Nähe bei ihnen gewesen, nur einer hat ein Beiboot ausgesetzt und sieben Leute aufgenommen. Hohnlachend hat man den anderen mit Knütteln und Fäusten gedroht, hat sie geschlagen, als sie sich an das Boot klammerten, und ist weitergefahren.

Englische Seeleute, wir haben euch früher anders eingeschätzt, wir haben vor dem Kriege die englische Marine geachtet, sind gern mit euch zusammengewesen. Wir waren überzeugt, wenn wir uns einmal als Gegner gegenübertreten würden, so würden wir in euch nur ritterliche Feinde finden, Männer, in denen echtes, braves Seemannsblut fließt!

Englische Seeleute, ihr habt unsere Achtung nicht verdient, und das werden wir nicht vergessen.

Und weiter hören wir von den Geretteten, daß gleich bei der ersten feindlichen Salve ein Zufallstreffer auf der Kommandobrücke den Kommandanten zerrissen und den vorderen Kessel von „S 20" außer Gefecht gesetzt hat. Bei so verminderter Geschwindigkeit war das Schicksal des Bootes sofort besiegelt. Wir hören, wie das Boot durchsiebt gewesen ist von zahllosen Treffern, wie die Besatzung von dem brennenden Boot, nachdem die letzte Granate verfeuert war, ins Wasser gesprungen ist und dort, als das Boot mit wehender Flagge sank, drei Hurras ausgebracht hat. —

An der durch Fliegerbomben halbzerstörten Kirche von Zeebrügge liegt ein kleiner deutscher Ehrenfriedhof und auf ihm ein Massengrab. 40 deutsche Seeleute sind dort in zwei Reihen beigesetzt, Offiziere und Unteroffiziere, Heizer und Matrosen. Aus belgischem Stein haben Kameradenhände ihnen ein Grabdenkmal gesetzt. Auf 40 Tafeln künden eingehauene Inschriften die Namen derer, die unter ihnen liegen. Eine schlichte große Platte, gekrönt mit einem Kreuz, steht wie schirmend und abwehrend davor und sagt unseren alten Feinden, die dort jetzt wieder die Herren sind, daß hier begraben liegen:

Unsere Kameraden von „S 15" und „S 20",
gefallen am 5. Juni 1917 vor der flandrischen Küste.

∞∞∞∞∞∞∞∞∞∞∞∞∞∞

# Fliegererlebnisse.

Von Kapitänleutnant a. D. Hermann Moll,
im Kriege Leiter einer Flugstation.

Weihnachten 1914. „Morgen vormittag 10 Uhr Flugzeug 204 klar zur Aufklärungsflug!" befahl der Stationsleiter der Seeflugstation Zeebrügge, Oberleutnant zur See v. Arnauld, am 23. Dezember 1914 abends, nachdem er die übrigen Anordnungen für den nächsten Tag dem wachhabenden Offizier erteilt hatte. „Wir wollen morgen endlich mal 'nüberfliegen," wandte er sich zu mir, seinem Beobachter; „das dauernde Telephonieren mit den Marinestellen kann morgen Orsches (Abkürzung für Oberleutnant von Pronzinsky) übernehmen, der sich ja schon den Franzosen und Engländern in zwei Flügen über Calais und Dover vorgestellt hat. Jetzt kommen wir dran." Ich legte die Hand an die Mütze und eilte dann freudig in die Bahnhofshalle, um mit den beiden Monteuren zusammen die letzten Vorbereitungen an unserm Flugzeug zu dem morgigen ersten Feindflug zu treffen.

Vor drei Wochen waren wir, die erste deutsche Front-Seeflugstation, in einem Sonderzuge an einem feuchtkalten Dezembermorgen an der Mole von Zeebrügge, welche noch die Spuren der kürzlichen Beschießung durch englische Kriegsschiffe zeigte, angelangt. Die kurze Zeit war ausgenutzt worden, um auszupacken, sich notdürftig einzurichten, die beiden Flugzeuge aufzumontieren und einzufliegen. Ein Offizier und der Fähnrich weilten meist am Telephon, um die zahlreichen, zum Teil sehr eigenartigen Anfragen der Marine-Landstellen zu beantworten. Wir waren die ersten Überseeluftstreitkräfte in Flandern. Es mußten seltsame Ansichten an Land — die Mole galt uns, da sie durch eine Brückenkonstruktion mit dem Land verbunden war, als Insel — über die Verwendungsmöglichkeiten von Seeflugzeugen herrschen.

Kurz nach 10 Uhr am 24., als es über See etwas aufklarte, wird Flugzeug 204 ausgesetzt. Unsere Absicht ist, im inneren Kanal aufzuklären und die militärischen Anlagen von Calais mit Bomben zu bewerfen. Erst nach langem Start kommt unser schwerbeladenes Flugzeug, mit zwei 5-kg-Bomben und einem Karabiner armiert, vom Wasser frei. Nach kurzer Verständigung geht es mit Kurs West in die geschlossene graue, bis 300 m herabreichende Wolkendecke hinein. 10 Minuten später wird es heller, und das Flugzeug steigt aus den dunklen, feuchten Wolken hinaus. Freier

Himmel und Sonnenschein, ohne Sicht der Erde, wird nach dem Kompaß gesteuert.

1½ Stunden sind vergangen. Endlich kommen freie Stellen in der Wolkendecke, die Durchblicke gestatten. Wir sind über See und drehen nach Süden ab. Bald sind Striche der Küste zu erkennen. Ich vergleiche Karte und Küstenlinie und reiche dem Führer einen Zettel: „Dünkirchen querab."

Kurze Zeit später kommt Calais Backbord voraus in Sicht. Die geschlossene Wolkendecke reicht über den Kanal weiter westwärts. Über der Küste einzelne Wolken, günstig zum Angriff. In 1250 m Höhe steuern wir die Werftanlagen von Calais an. Ich winke, das Auge am Bombenzielrohr, den Führer an. Die Vorhalteentfernung ist bestimmt. Ein Druck auf den Abwurfhebel, und die erste Bombe, auf das Werftarsenal gezielt, löst sich vom Flugzeug, welches, durch Wolken der Sicht wieder entzogen, von Arnauld hart nach See abgedreht wird.

Nichts erfolgt. Ich spähe scharf nach hinten aus, um noch durch die Wolken etwas von den Wirkungen der Bombe feststellen zu können, um noch weitere Beobachtungen über Schiffe, feindliche Flugzeug und evtl. Beschießung zu machen. Nichts mehr ist zu sehen, Wolken haben sich unter uns geschoben. Plötzlich deutet Arnauld Backbord voraus. Ich folge seiner Hand. Über dem nördlichen Rand des weißen Wolkenmeeres tauchen Umrisse auf — ein heller Streifen — die englische Küste — der Hafen von Dover — deutlich erkennbar recht voraus. Arnauld zeigt auf den englischen Kriegshafen und sieht mich fragend an. Ich verstehe, kontrolliere den Betriebsstoff und greife die Strecke Dover—Zeebrügge auf der Karte ab. Unser Betriebsstoff reicht knapp. Ich nicke Arnauld zu, der Kurs beibehalten hat.

Wenige Minuten später liegt Dover frei vor dem Flugzeug. Wir haben 1400 m Höhe, und trotz der strahlenden Sonne macht sich die Kälte unangenehm bemerkbar. Vor uns einige Kriegs- und Handelsschiffe an den Bojen, 2 U-Boote im U-Boothafen. Wir steuern den Gasometer an. Die zweite Bombe fällt, und Flugzeug 204 dreht nach Osten ab. Keine Gegenwirkung. Die seebeherrschende Nation ist auf Luftangriffe noch nicht vorbereitet.

Bald ist England hinter uns verschwunden, und über den Wolken geht es frohen Mutes dem Heimathafen entgegen. Starker Ostwind in 1400 m Höhe zwingt uns, durch die Wolken hinunterzustoßen. Bei 100 m Höhe wird in Kanalmitte bei vermindertem Gegenwind über die schwarzgraue Nordsee gesteuert. Ein Feuerschiff taucht wenige hundert Meter aus dem Dunst auf und wird überflogen. Einige Gewehrschüsse zeigen, daß unsere Kreuze erkannt sind. Einer in Dwarslinie entgegenkommenden Torpedobootsflottille wird in die Wolken steigend ausgewichen.

Plötzlich ein Ruckfen im Motor, — nochmals, — anhaltend!

Arnauld schüttelt den Kopf und gibt zu erkennen, daß er landen müsse. Er drosselt den Motor.

Blitzschnell gehen mir die Möglichkeiten, die uns bevorstehen, durch den Kopf: Notlandung, vom Feinde gefangengenommen, und Weihnachtsabend, vielleicht verwundet, in einer englischen oder französischen Festung, oder, wenn die Störung nicht beseitigt werden kann, treibend auf der Nordsee mit der Aussicht zu verhungern oder zu verdursten oder in wenigen Minuten durch das Artilleriefeuer einiger Zerstörer versenkt — vielleicht auch — — —? Wir gleiten aus den Wolken heraus. Im Westen laufen die feindlichen Torpedoboote ab. Ungesichtet landet Arnauld das Flugzeug, vorsichtig und sicher wie stets. Schnell ist die Störung in der Verstopfung der Benzinleitung gefunden. Da tauchen voraus Rauchwolken, Mastspitzen, Schornsteine auf. Eine Flottille hält auf das Fahrzeug zu, die Geschütze blitzen auf. Ich arbeite unten im Beobachtersitz keuchend. — Die Störung ist beseitigt, der Motor springt an, das Flugzeug hebt sich ab und dreht im Feuer der Zerstörer nach Süden weg. Die flachen Sände vor der französischen Küste hindern den Feind, uns weiter zu verfolgen.

Nach einer Stunde ist mit klopfendem Motor und kochendem Kühler Ostende erreicht. Wir landen und ankern, füllen den Kühler mit Seewasser auf und geben Winkspruch, den die Signalstation abnimmt und nach Zeebrügge weitergibt. — Eine halbe Stunde später sind wir in Zeebrügge zum Weihnachtsgottesdienst — — „und Friede auf Erden!" — Einer der schönsten Tage meines Lebens.

---

Die Zahl der Flüge über See in diesem Kriege ist gewaltig gewesen. Viele Kameraden haben glänzende Luftsiege erfochten, viele nicht nur am Feinde in Gefahr, sondern in schwerer Seenot gestanden, viele sind als Helden den Fliegertod gestorben.

Das bekannteste Marineflugzeug ist wohl das „Wölfchen", mit dem Flugmeister Fabeck und Beobachter Leutnant Stein, das im Indischen und Großen Ozean 56 Flüge ausgeführt, den 3900-t-Dampfer „Wairuna" und den Viermastschoner „Winslow" dem Kreuzer „Wolf" zugeführt hat. — Auch an Plüschow, den Flieger von Kiautschou, sei erinnert und der zahlreichen Flieger in Nordkurland gedacht, die den Russen in Ahrensburg gegenüberstanden und sich vor allem bei Ösel ausgezeichnet haben.

Aus der Fülle aller Ereignisse seien im folgenden kurz nur drei ganz willkürlich herausgegriffen, die aber für Marinefliegerei besonders charakteristisch erscheinen:

I.

Flandern. Oberleutnant zur See Christiansen führt 5 Eindecker zur Aufklärung nach See. Nach etwa 2 Stunden wird plötzlich

ein englisches U-Boot gesichtet. Überraschender Angriff, so daß die Turmbesatzung nicht mehr Zeit hat, das Innere des Bootes vollzählig und unverwundet zu erreichen. Schnell tauchen ist die einzige Rettung! Ist diese wohl noch möglich? — Schon neigt sich das Vorschiff unter Wasser. Ein zweiter Anlauf der Flugzeuge faßt aber das Heck des Bootes und belegt es mit stärkstem Maschinengewehrfeuer. Öl in großen Mengen entfließt dem wunden Eisenkörper, und der Tauchversuch muß aufgegeben werden. Lahm treibt das Boot auf dem Wasser und wird nun mit 5000 Schuß Maschinengewehrfeuer auf kürzeste Entfernung völlig durchsiebt. 35 Minuten dauert der Kampf. Ein zweites U-Boot erscheint, es wird ebenfalls angegriffen und rettet sich mühsam durch Tauchen. Drei englische Zerstörer greifen ein, und am Abend schleppt ein Trauerzug ein wrackes U-Boot beiseite.

## II.

Handelskrieg vor der Themsemündung! Endlich bringt der 9. November 1917 das von den Torpedofliegern lang ersehnte Wetter. Windstärke 2 aus Nordwesten, Seegang 1—2, niedrige Wolken und dichte Luft. In den Hallen wird es lebendig. Die letzten Vorbereitungen werden getroffen, die Torpedos nochmals nachgeprüft. — Torpedos? — Ja, richtige Torpedos, die sonst nur von den schwarzen Gesellen auf dem Wasser gefeuert werden, sind unter die Rümpfe der Flugzeuge gehängt.

2 Uhr nachmittags laufen drei Torpedoflugzeuge und die sie zum Schutz begleitenden Kampfflugzeuge an, bald sind sie den Blicken entschwunden und halten sich dicht unter den Wolken, um von feindlichen Fahrzeugen nicht bemerkt zu werden. Vor der Themsemündung klart das Wetter auf, Kurs wird nach den Downs genommen, über denen noch eine weite Dunstschicht lagert. Gegen 4 Uhr nachmittags wird Funk-Feuerschiff passiert.

Wenige Minuten später, ein Handelsfahrzeug, — ein zweites — ein drittes — ein ganzer Geleitzug taucht aus dem Dunst hervor. Zahlreiche Fischdampfer und ein Torpedoboot sichern den Zug und spähen ängstlich nach U-Booten. Die Gefahr, die in der Luft liegt, scheint der Gegner nicht zu ahnen.

Die Staffel ist auf Schußweite an den hintersten Dampfer herangekommen. Wie gierige Möwen, die einen schwimmenden Brocken greifen, gleiten die Torpedofahrzeuge dicht über das Wasser. In kurzen Abständen fallen die drei Torpedos. Die Flugzeuge drehen hart ab, gespannt verfolgen die Schützen die Laufbahn ihres Unterwassergeschosses. — Ein donnernder Schlag! Eine haushohe Wassersäule, und drei Minuten später ist ein Dampfer verschwunden. — Dämmert es beim Feinde? Torpedoboot, Fischdampfer, Handelsdampfer feuern wirkungslos Granaten und Schrapnells in die dunstigen Wolken. — Vor Dunkelheit sind sämtliche Flugzeuge im

Heimathafen, und der erfolgreiche Staffelführer meldet: „Einen Dampfer von 2000 t aus Geleitzug durch Torpedotreffer versenkt."

III.

Funkspruch: „Vier englische Großkampfschiffe mit Dreibeinmasten, acht Zerstörer mit je einem Flugboot im Schlepp und sechs Schnellboote bei Terschelling, Kurs östlich, hohe Fahrt."

Die Kampfstaffel Freudenberg auf Borkum startet sofort und sichtet bei Terschelling nur noch die sechs feindlichen Schnellboote mit Ostkurs. — Auf zum Angriff! — Drei Bomben werden unter heftigster Maschinengewehrgegenwirkung abgeworfen. Die Schnellboote reißen aus, und die Fliehenden werden von den Flugzeugen aus nächster Entfernung von Maschinengewehren gejagt. In wenigen Minuten sind zwei Schnellboote in Brand geschossen und suchen Schutz am Strande der holländischen Küste, wo sie verbrennen. Inzwischen trifft die Kampfstaffel Ludwig Hammer aus Norderney ein und greift an. In glänzendem Sturzflug wird von den Norderneyern das dritte Schnellboot in Brand geschossen. Leider wird das angreifende Flugzeug selbst brennend zum Absturz gebracht. Die Hälfte des Feindes ist erledigt, noch ein kurzer Kampf, und die drei übrigen Schnellboote treiben mit langer Rauchfahne gestoppt auf dem Wasser. Zwei von ihnen sind bereits von der Besatzung verlassen, das dritte hat die Menschentrümmer des Feindes aufgenommen und schwenkt als Zeichen der Übergabe ein weißes Tuch.

Einer von vielen.

Als einziger Seekadett wurde Rolshofen auf eigenes Drängen gleich nach Kriegsausbruch zur Seefliegerabteilung in Holtenau und im Januar 1915 als Fähnrich zur See nach Zeebrügge kommandiert. Keine Aufgabe war ihm zu schwierig, keine Leistung zuviel, kein Wetter zu schlecht. Fröhlich und begeistert stieg er in sein Flugzeug, fröhlich und mit Erfolg kehrte er stets zurück. Die Beförderung zum Leutnant zur See vor allen Kameraden seines Jahrganges kennzeichnet seine glänzenden Leistungen. Doch weiter drängte es ihn. Die Aufklärung über See und die Bombenangriffsflüge genügten ihm nicht mehr, nach dem Kampf hoch in den Lüften, wo fliegerisches Können den Erfolg brachte, sehnte er sich. Sein Wunsch wurde erfüllt. Als junger Leutnant übernahm er 1916 die Führung einer Marine-Kampffliegerstaffel an Flanderns Küste. Hervorragende Führung und Erfolge seiner Staffel, beste Disziplin und Stimmung unter seinen Leuten bewiesen, daß er auf dem richtigen Posten stand. — Ein Absturz aus unbekannter Ursache, ein schneller Fliegertod entrissen ihn am 6. Mai 1918 seiner schönen Waffe. In Flanderns Erde haben wir unseren frischen, fröhlichen Rolshofen, unvergessen bei allen denen, die ihn kannten, gelassen.

# Weltkrieg in der Irbenstraße.

Von Korvettenkapitän Max Bastian,
im Kriege Admiralstabsoffizier beim Befehlshaber der Ostseestreitkräfte.

Die „Irbenstraße"? Was ist denn das für eine Straße, werden wohl die meisten zweifelnd fragen, und doch hat diese Irbenstraße im Kriege eine wichtige Rolle gespielt. Sie hat ihren Namen von einem kleinen Flüßchen, der Irbe, die in zahlreichen Windungen und ganz flachem Bett durch das vom Weltverkehr und Badeleben noch unberührte Nordkurland plätschert, und stellt die Verbindung zwischen nördlicher Ostsee und Rigaischem Meerbusen her.

Von Beginn des zweiten Kriegsjahres an ist der Eingang zum Rigaischen Meerbusen ein heißumstrittenes Seegebiet gewesen. Die Verbindung Nordkurland—Südösel entwickelte sich allmählich zu einer stark ausgebauten Stellung, an der sich die russischen und deutschen Seestreitkräfte in dauerndem, äußerst aufreibendem Kleinkrieg gegenüberlagen. Die Stellung hatte — ins Landtaktische übersetzt — Ähnlichkeit mit unseren Stellungen in Belgien und Nordfrankreich, die ja auch jahrelang im großen und ganzen keine wesentlichen Veränderungen erfahren und doch außerordentlich hohe Anforderungen an Spannkraft und Ausdauer unserer feldgrauen Helden gestellt haben.

Mit den uns aus dem Hamburger Hafen und von den größeren Seebädern her bekannten Verkehrsmotorbooten in etwas vollkommenerer Aufmachung wurde an dieser Stelle zwei lange Jahre hindurch Krieg geführt und eine wichtige Front gehalten.

Man muß unsere Boote und die auf ihnen rast-, furcht- und selbstlos wirkenden Männer bei ihrer Arbeit gesehen haben, um ihre Tätigkeit in vollem Maße ermessen und ihre Leistungen gebührend würdigen zu können. Ihr Stützpunkt war der nordkurländische Hafen Windau; hier lag ihre „Flottenbasis", ein großes Motorbootmutterschiff in Gestalt eines schwerfälligen Handelsschiffes, das die schweren Brecher des Ozeans mit den gastlichen Wellen des Windaufluſſes vertauscht hatte und nun in seiner breiten und geruhsamen Schwerfälligkeit einer Glucke glich, die abends ihre Küchlein aufnahm, um sie morgen früh wieder zu entlassen. Auf diesem befanden sich auch die Räume des „Flottenchefs en miniature", des Befehlshabers der Motorboote, des trefflichen, unermüdlichen, unerschrockenen Kapitänleutnants Franz Weidgen, der im Mittelpunkt des Minenkleinkrieges des Ostens stand und kaum noch

ohne „Minchen" leben konnte. Seite an Seite mit seinen Leuten, mit ihnen lebend und webend, leuchtenden Auges und heiterster Stimmung, wenn sich sein Verband dem minenverseuchten Gebiet näherte, voll glänzenden, nie versagenden Humors, fuhr er tagaus, tagein, unterstützt von seinen trefflichen Unterführern, Kapitänleutnant d. R. Schönau und Oberleutnant zur See d. R. Tams, in dem mit Minen dicht besäten und vom Tode gezeichneten Gebiet herum, um spät abends nach getaner Arbeit nach dem Einlaufen mit von der dauernden Nervenanspannung noch nachzitternder Hand, aber peinlichster Genauigkeit alles in die Karten einzutragen, was er an Hindernissen gefunden und beseitigt hatte. Und wenn dies geschehen war, dann klingelte er gegen 12 oder 1 Uhr nachts den Stab des Admirals in Libau an, um über sein Tagewerk zu berichten und seine Absichten für den kommenden Tag zu melden.

In Libau hatte der Admiral sein Hauptquartier, hier saß er täglich spät abends mit seinen Admiralstabsoffizieren über Karten geneigt, um die Tagesergebnisse des Arbeitens in der Irbenstraße abzuwarten und danach seinen Anordnungen für den nächsten Tag zu treffen. Alle von den Russen zur Sperrung versenkten Schiffe und sonstigen Hindernisse — und es waren ihrer mit der Zeit wahrlich nicht wenige — wurden mit haarscharfer Genauigkeit in die Karten eingetragen, jede Mine wurde genau vermerkt, wie sie der Windauer Befehlshaber meldete, und in eingehenden Beratungen wurde dann überlegt, in welcher Richtung am besten am nächsten Tage die Minenräumer anzusetzen seien. Deckte sich diese Absicht dann nicht mit den Ansichten des „kleinen Flottenchefs" in Windau, dann gab es wohl noch längere nächtliche Unterhaltungen zwischen diesem und dem zuständigen Admiralstabsoffizier. Sie endeten meistens damit, daß letzterer zwar dem „Herrn Flottenchef" versicherte, von seinem unübertrefflichen „Führertalent" überzeugt zu sein, aber ihn doch bitten müßte, diesmal noch nach den Anordnungen des „unfähigen Papierstrategen" oder auch „Nonvaleurs" zu verfahren. Es braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden, daß sich unter dieser rauhen Schale des äußerlichen Verkehrstones ein herzliches Kameradschaftsverhältnis zwischen Front und Stab verbarg.

Kaum waren dann die Vertreter von Front und Stab von der dauernden, keine Pause kennenden körperlichen und geistigen Anstrengung ermüdet in die Koje gesunken, um für wenige Stunden der Ruhe zu pflegen, als bereits wiederum in Libau das Telephon Sturm läutete und unter dem mehr oder weniger lauten Fluchen des noch im ersten Einschlafen begriffenen Admiralstabsoffiziers (abgekürzt Asto.) die Meldung von irgendeiner der nordkurländischen Beobachtungsstationen übermittelte, daß in einer bestimmten Richtung auf See „verdächtiges Motorengeräusch" gehört worden sei und wahrscheinlich der Feind seinerseits mit Motorbooten das

gerade erst am vorhergehenden Tage von Minen freigemachte Stück erneut mit Minen verseucht hätte. Kurz darauf kam dann auch noch die Bestätigung dieser mündlichen Meldung auf dem Fernschreiber, und mit süßsaurer Miene, aber mitfühlendem Herzen überbrachte sie der „Läufer" (Ordonnanz) des Fernschreibraumes Schimanski dem wachhabenden Asto.

Zuweilen höre ich jetzt noch seine Stimme: „Ach, Herr Kapitänleutnant, ich möchte nicht Asto. sind, diese verflixten Russen, die lassen eenen ja keene Nacht in Ruhe." In einer Art familienväterlicher Sorge — er war selbst Familienvater — gab er dann manchmal dem Asto. wohl auch einen wohlgemeinten Rat, was nun zu veranlassen sei, und jene nächtlichen Unterhaltungen mit dieser braven Seele ließen einen die immer und immer wieder gestörte Nachtruhe vergessen, zumal sie zwischen uns und als Landsleuten in unverfälschtem Berliner Dialekt und mit Berliner Humor geführt wurden. Hätte der Krieg noch länger gedauert, ich glaube, der wackere Schimanski hätte es gelernt, „kleinere Seekriege selbständig zu führen".

Mit diesen neuen Meldungen, die alle bisherigen Anordnungen über den Haufen warfen, nahm man dann „ernst und gefaßt", manchmal noch etwas „schlingernd" Kurs auf die „Höhle des Löwen", das Schlafzimmer des Admirals, um ihm im friedlichen Gewande des Schlafanzuges die kriegerischsten Nachrichten zu übermitteln. Stets sofort war der Admiral im Bilde; in wenigen Minuten saß er mit seinem ganzen Stabe erneut um den großen Kartentisch, um andere, der veränderten Sachlage entsprechende Kriegspläne zu schmieden. Währenddessen erschien im Halbdunkel in der Zimmertür wie ein Geist wiederum der wackere Schimanski, sein Mitverantwortlichkeitsgefühl trieb ihn zu der schüchternen Frage, die er halblaut an den gerade erreichbaren Asto. richtete: „Ach, Herr Kapitänleutnant, ich wollte man bloß fragen, ob auf die Meldung wegen die Minen von vorhin nischt veranlaßt werden soll." Meistens waren die Beratungen dann schon so weit vorgeschritten, daß ihm der Niederschlag davon als neuer Befehl zur Übermittlung nach Windau mitgegeben werden konnte, der nun seinerseits wieder die Nachtruhe des „tüchtigen Franz" — so hieß der wackere Weidgen im Kameradenmunde — abkürzen sollte und meistens von ihm mit einem „furchtbaren Fluch der Minensucher" über die „Nonvaleurs" des hohen Stabes beantwortet wurde.

Oft noch vor Sonnenaufgang sammelte er dann seine Küchlein um sich und lief mit ihnen aus. Lustig tanzten die kleinen Motorboote in den Ostseewogen, und schon bei geringem Seegang verschwanden die kleinen Minenräumer für kurze Zeit in ihrem Gischt, um dann um so kecker wie Stehaufmännchen ihre Nase wieder herauszustecken. Das Kaffeekochen wurde dadurch natürlich bedeutend erschwert, wenn nicht gar gänzlich vereitelt. Dies störte

aber die Laune der Minensucher nicht, in solchen Lagen wurde das Lied von den „lustigen Minensuchern" angestimmt, das sich allgemeiner Beliebtheit erfreute, oder der „Flottenchef en miniature", der sich in seinen Bewegungen auf seinem „Flottenflaggschiff", d. h. dem vordersten Motorboot, stets als eine markante Persönlichkeit abhob, schwang wohl seine in Öl und Seewasser getaufte Mütze, um dadurch von seiner nie niederzudrückenden frohen Stimmung Zeugnis abzulegen und seinem Verbande abzugeben. Und nach dem anstrengenden Anmarsch, der stets etwa 2—3 Stunden dauerte, begann erst die eigentliche, noch anstrengendere Arbeit im Minengebiet. Die Russen legten dort mit ihren Motorbooten die Minen immer sehr flach, um sie gerade gegen unsere flachgehenden Motorboote wirksam zu machen. Die dort tätigen Seeleute standen daher stets Auge in Auge dem Tode gegenüber, und zwar nicht dem unter dem Donner der Geschütze sich ihnen offen gegenüberstellenden, sondern einem heimtückischen, unter der Wasseroberfläche lauernden Tode. Hatte man dann mit dem Minensuchgerät eine Strecke mehrmals abgefahren, ohne Minen zu finden, so daß man nun mit sicherer Befahrbarkeit rechnen zu können glaubte, dann hakte doch noch plötzlich eine Mine im Gerät. Die Russen arbeiteten jedoch mit allen Schikanen im Minenkrieg. So hatten sie sogenannte „Buketтminen" im Gebrauch, d. h., sie legten die Minen bündel- oder buketтweise dergestalt, daß immer nur eine Mine von einem an dem gleichen Anker befestigten „Buketт" unter der Wasseroberfläche stand, die anderen dagegen sich dicht über dem Grund befanden. Erst in dem Augenblick, wo durch das Entfernen der „auf Position" befindlichen Mine der Zug nach oben aufhörte, löste unten an der Verankerung ein Hebel eine zweite Mine des „Buketts" aus, und diese stieg nach oben, um nun dem zunächst nichts ahnenden Minensucher besonders verderblich zu werden. Aber nicht genug damit, diese „Buketтminen" konnten wieder mit verschiedener Zeitdauer eingestellt werden, so daß sie teilweise sofort, teilweise erst nach Stunden, teilweise sogar erst nach Tagen aufstiegen, nachdem die obenstehende Mine entfernt war. Es gab also kaum eine völlige Gewißheit, daß eine Fahrstraße auch wirklich minenfrei war. Diese Ungewißheit wurde noch durch eine von den Russen erfundene sinnreiche Vorrichtung erhöht. Die Vorrichtung ermöglichte es, einer von zwei Fahrzeugen in einem horizontalen Bogen geschleppten Suchleine durch ein in ihrem Suchbereich auftretendes, vertikal stehendes Minenankertau hindurchzuschlüpfen, ohne daß die Mine von ihrem Ankertau und Anker gelöst wurde. Eine Unmöglichkeit scheint sich hier vor dem Leser aufzutun, und doch ist es wahr. Der Mangel an Raum gestattet es nicht, näher auf diese Einrichtung einzugehen; der Leser möge es als ein Rätsel betrachten, dessen Lösung ihm überlassen bleiben muß.

Mit solchen raffinierten Kampfmitteln hatten unsere braven

Minensucher und Minenräumer zu kämpfen. Aber all dieser hinterlistigen Gefahren ungeachtet zogen sie — immer zu zweien eine Suchleine schleppend, die Paare nebeneinander, sich gegenseitig etwas „überlappend" — ruhig und gelassen, oder auch geschäftig in den kleinen kurzen Seen unter der Küste auf und nieder tanzend, hinter der sicheren, sachgemäßen Führung ihres Chefs ihre Suchfurchen, bis am nördlichen Horizont ein guter Bekannter von ihnen, das russische Kanonenboot „Chrabry", auch „Chablis" genannt, auftauchte und sie, die kleinen, ruhigen und stillen Arbeiter, laut und lieblos mit 15-cm-Granaten bewarf, die dann zwischen die Boote prasselten und diese in ihren gewaltigen Wassersäulen förmlich begruben.

In dem ungleichen, aussichtslosen Kampf — „die schwerste Artillerie" der kleinen Flotte bestand aus je einer 3,7-cm-Maschinenkanone auf den beiden Führermotorbooten, die anderen waren nur mit einem Maschinengewehr „bestückt", um Minen abschießen zu können — fanden die Minensucher und Minenräumer ganz ausgezeichnete Unterstützung in ihren Luftkameraden, den Fliegern. Diese jungen, prächtigen Kerle aller Dienstgrade, vom Flugzeugmatrosen bis zum Kapitänleutnant hinauf, denen die Kampfeslust aus den Augen sprühte, und die den ruhigen Ernst des Seemanns mit dem ungestümen Draufgängertum des Fliegers verbanden, betrachteten es als eine persönliche Beleidigung, wenn ihre Kameraden unten auf dem Wasser angegriffen wurden. Lebten sie doch in Windau in schönster Harmonie zusammen, und gar manches Mal haben sie nach des Tages Kampf und Hitze in dem Windauer Soldatenheim, berühmt an der ganzen Ostseeküste wegen seiner mustergültigen Leitung unter Frau von Eckardstein und der dort stets herrschenden natürlichen, ungezwungenen Heiterkeit, gemeinsam sich neue Kraft für kommende Taten geholt.

Diese schöne Kameradschaft bewährte sich auch im Kampf aufs beste. Kaum zeigten sich die Rauchwolken der russischen Seestreitkräfte am Horizont unter Ösel, so wurde es in den nordkurländischen Beobachtungsstationen in Windau und auch in Angernsee (Ostkurland am Rigaischen Meerbusen) lebendig; die Flieger kletterten zur Angriffshöhe hinauf, und die mächtigen „Seelibellen" rückten dem Feinde auf den Pelz, um ihm Bomben als Erwiderung auf die 15- und 10-cm-Grüße auf den Leib zu werfen. Man hörte dann die Detonation der aufschlagenden Bomben, das Geknatter des Maschinengewehr-Abwehrfeuers, unterbrochen von Geschützsalven, und schließlich das Anwerfen der Motore der sogenannten „Seekampfeinsitzer", die in der Irbemündung einen provisorischen Stützpunkt hatten und sich hier stets klar hielten, um einen Angriff feindlicher Kampfflugzeuge auf die eigenen Bombenflugzeuge abzuwehren.

Sobald eigene Bombenflugzeuge zum Angriff die Irbemündung

nach Norden passierten, wurde von einem Beobachtungsstand aus mit dem Scherenfernrohr scharf die feindliche Küste gegenüber, die man mit ihrem markanten, viereckigen, plumpen weißen Leuchtturm von Zerel bei einigermaßen klarem Wetter gut ausmachen konnte, unter Beobachtung genommen, und sowie sich drüben von dem feindlichen Ufer aus russische Kampfflieger in eleganten, steilen Kurven in die Höhe schraubten, gab es auch auf unserer Seite kein Halten mehr, und in etwa 2 Minuten waren unsere Kampfflieger auf Angriffshöhe und ruhten nicht eher, als bis alle feindlichen Flugapparate heruntergedrückt oder heruntergeschossen waren und die „Luft" wieder „rein" war im wahrsten Sinne des Wortes. Und stolz zogen sie dann zurück, Berthold und Bertram, Plüschow und Mans, Krueger, Edler, Weiß und wie alle die zahlreichen braven Seeflieger heißen.

Der Admiral befand sich häufig während solcher Kämpfe draußen auf der freien Ostsee, um seine Flugzeuge, eingesetzt auf seine wenigen Kreuzer und Torpedoboote, aus Libau näher an die feindlichen Flugzeugstützpunkte heranzubringen und das feindliche Fliegerübel an der Wurzel zu fassen.

Während sein Flaggschiff sich auf gut Glück seinen Weg durch das minengefährdete Gebiet der Ostsee bahnte, jederzeit bereit, sich auf den Gegner zu stürzen, falls er sich zum Kampf im freien Wasser stellen sollte, hörte das geistige Arbeiten im Stabe nie auf, und immer und immer wieder wurde neben all den anderen Aufgaben darauf gesonnen, wie man die Arbeiten der Irbenstraße besser sichern könnte. Zu diesem Zweck mußte in erster Linie die dem Feinde zugewandte Seite der Fahrstraße durch eine Minenkette flachstehender Minen, durch einen sogenannten „Minenschirm" oder „Minenschild" geschützt und dadurch die ganze Straße gegen Verseuchungen gesichert werden. Diese Minen konnten nach Lage der Dinge nur durch Motorboote gelegt werden, größere Fahrzeuge — selbst Torpedoboote — gingen zu tief und waren somit zu sehr gefährdet. Dadurch ergab sich eine neue Aufgabe für die kleinen Motorboote, sie entwickelten sich „über Nacht" auch zu Minenlegern. Zunächst zweifelte man, ob man den kleinen Fahrzeugen überhaupt die schwere Last auch nur einer Mine aufbürden könnte, doch ein Versuch ergab, daß die Boote 3—4 Minen auf ihrem Heck aufnehmen konnten.

Wenn sie ihr Tagewerk vollbracht und die feindlichen Minen weggeräumt hatten, dann holten sie sich des Abends deutsche Minen und zogen bei Nacht und Nebel erneut aus, um dem rauhen Minenhandwerk, jetzt in der ihrer eigentlichen Zweckbestimmung entgegengesetzten Richtung, obzuliegen. Hierbei ereignete es sich des öfteren, daß sie auf feindliche Motorboote mit gleicher Absicht trafen, in diesen Fällen entwickelten sich dann nächtliche Artilleriekämpfe, die zwar an Schlachtenlärm und Munitionsverbrauch einem

„Skagerrak" kaum weit nachstanden, sonst aber sehr viel Ähnlichkeit mit einem „amerikanischen Duell" aufwiesen, insofern, als die Partner sich in Ermangelung wirksamer Beleuchtungsmittel nicht sahen, sondern nur in der vermuteten Richtung des Motorengeräusches oder des kurz aufblitzenden Mündungsfeuers einander beschossen. Immerhin mußten die braven Streiter bei solchen Begegnungsgefechten das Empfinden haben, auf einem Pulverfaß zu sitzen, denn ein unglücklicher Treffer in die Minen konnte nur zu leicht ihre Zugehörigkeit zum „unfreiwilligen Fliegerkorps", wie sie scherzhaft oft genannt wurden, in die Erscheinung treten lassen.

Wochen- und monatelang dauerten diese nächtlichen Unternehmungen auf beiden Seiten, jede der beiden Parteien war eifrigst bemüht, der anderen den Aufenthalt in dem heiß umstrittenen Gebiet zu verleiden und ihm immer wieder neue Überraschungen zu bereiten. Gewaltige Mengen von Minen sind dort auf einer verhältnismäßig kleinen Fläche versenkt worden, und es ist schon etwas Wahres daran, wenn im Winter zur Zeit der starken Eisschiebungen und Eispressungen in der engen Irbenstraße die nordkurländischen Beobachtungsstationen meldeten, daß die unter dem Eisdruck stattfindenden Minendetonationen zeitweise die Geschwindigkeit von Maschinengewehrfeuer — cum grano salis natürlich zu verstehen — angenommen hätten.

Der Erste Admiralstabsoffizier, Kapitänleutnant Gercke, ein ganz besonders tüchtiger Mensch und hervorragender Offizier — leider ist er später im Atlantischen Ozean als U-Boots-Kommandant geblieben — schlug vor, die Bombardementsstellungen des „Chrabry" und die Bewachungsstellungen der russischen Torpedoboote — diese patrouillierten tags und nachts hinter ihren Sperren, um den Eingang zum Rigaischen Meerbusen unter dauernder Kontrolle zu haben — mit Minen zu verseuchen. Da ausgedehnte Sperrfelder diese Wachstellungen der Russen von unserem Operationsgebiet trennten, so konnten wiederum nur die flachen Motorboote dazu benutzt werden, um die Minen an Ort und Stelle zu transportieren.

Solche Unternehmungen hatten etwas Abenteuerliches. Man stelle sich einmal vor, ein kleines Motorboot, verhältnismäßig langsam, vielfach auch plötzlich Motorversagern — meistens gerade im ungünstigsten Moment — ausgesetzt, überdies leicht verraten durch das Geräusch seiner Motoren oder durch herausschlagende Stichflammen, bepackt mit einer recht schweren, hohen und nicht sehr beliebten Last, soll über ein Sperrfeld flachstehender feindlicher Minen in ein Gebiet geführt werden, das dauernd von kampfkräftigen, schnellen feindlichen Torpedobootsstreitkräften bewacht wird, und dem Gegner die Minen gleichsam vor den Bug streuen, ohne daß diese Motorboote auch nur den geringsten Rückhalt an

stärkeren, eigenen Streitkräften haben konnten. Man wird dabei lebhaft an die alten Indianergeschichten erinnert, wo das „Heranschleichen" eine so große Rolle spielt und der Beschlichene und Überlistete nachher den Skalp lassen muß, wenn ihn nicht vorher eine wohlgezielte Kugel dieser unbequemen Lage überhebt. Zweifellos lagen hier aber, im Gegensatz zu jenen Erzählungen, die günstigeren Chancen auf seiten der zu Überlistenden, d. h. der Russen, und unsere Aussichten für einen Erfolg mußten als sehr gering angesehen werden. Darum wollte der Urheber dieser Idee es sich auch nicht nehmen lassen, diese Art von Unternehmungen persönlich zu leiten und sich selbst allen anderen voran mit einzusetzen. Sein Schneid und seine kühne Entschlossenheit hatten schon bei früheren Gelegenheiten Offizieren und Mannschaften höchste Achtung abgenötigt, und daher war es kein Wunder, daß die Besatzungen der Boote gerade ihm auch auf diesen schweren Fahrten mit selbstloser Begeisterung gern und freudig folgten.

Der Kernpunkt dieser Unternehmungen lag darin, daß sie nur in „stockdunkler Nacht" oder bei „pottdickem Nebel" durchgeführt werden konnten, um bei Entdecktwerden wenigstens den „leisen Schimmer" einer „Hoffnung" auf die „Möglichkeit" eines „etwaigen Entkommens" zu haben. Außerdem mußte mit Rücksicht auf den Hör- und Geruchssinn der Russen (Motorgeräusch, Ölgeruch) bei Auswahl der Windrichtung Rücksicht genommen werden.

Um wenigstens auch eine kleine Angriffskraft zu besitzen, hatte Kapitänleutnant Gercke noch eine andere geniale Maßnahme vorgesehen. Er rüstete ein Motorboot mit einem Torpedoausstoßrohr aus, das er auf dem Bug des Bootes befestigte, und nahm dann einen Torpedo unserer älteren Konstruktion mit, somit nun das Motorboot auch noch sogar zu einem „Torpedoboot" entwickelnd. Diesen Torpedoträger erwählte er zu seinem „Flaggschiff", an der Spitze der drei bis vier Minenmotorboote wollte er mit seinem Torpedomotorboot seine tapferen Getreuen an den Feind führen, um sich im Falle der Not mit rücksichtslosem Angriff vor seine kleine Flottille zu stellen und dieser so noch vielleicht ein Entkommen zu ermöglichen.

Nun war noch eine Schwierigkeit bei diesen beabsichtigten Operationen. Kapitänleutnant Gercke war im Stabe nicht zu entbehren und daher im allgemeinen an den Aufenthaltsort seines Admirals, also meistenteils Libau, gebunden. Er mußte sich daher dauernd telephonisch über die Wetterlage an der nordkurländischen Küste auf dem laufenden halten lassen und hatte zu diesem Zweck je ein Stichwort für gute und schlechte Aussichten bezüglich seines Unternehmens mit dem an der günstigsten Stelle der nordkurländischen Küste sitzenden Beobachtungsoffizier verabredet. Kam dann das ermutigende Stichwort, das ihm in der oben bereits erwähnten Ledermappe meistens von unserem braven Schimansky

schmunzelnd überbracht wurde, dann saß er etwa 10 Minuten später im Flugzeug und ließ sich so auf dem schnellsten Wege an das heißersehnte Ziel seiner Gedanken tragen. Manchmal war der Flug vergebens gewesen, sei es, daß das Wetter wieder aufgeklärt hatte, sei es, daß zuviel Wind und See aufgekommen waren — er mußte, um zu den feindlichen Bewachungsstellungen zu kommen, etwa 1 Stunde lang direkt von der Küste ab nach Norden fahren —, einige Male aber traf er es günstig und setzte seine Unternehmung an.

Mit größter Spannung erwartete in diesen Fällen dann immer der Admiral und der gesamte Stab die Telephonmeldung über die glücklich erfolgte Rückkehr, denn jeder wußte, daß diese Unternehmungen eine Fahrt mehr auf Tod als auf Leben bedeuteten, und allgemein war die Freude, wenn der erwartete Telephonspruch kam und zu seiner beschleunigten Übermittlung der sonst in seinen Bewegungen ziemlich schwerfällige Schimansky die Geschwindigkeit des „Siegesboten von Marathon" angenommen hatte.

Bald darauf war dann auch unser Gercke zurück und erzählte seine Erlebnisse, die wie ein Blitz auch jedes Quartier des Unterstabes erreichten und mit aufrichtiger Freude und Begeisterung aufgenommen wurden.

Mehrmals hatte er mit Motorversagern zu kämpfen, die in teils mehr, teils weniger ungemütlichen Lagen eintraten. Einmal hatte auch wieder das Herz eines seiner Boote zu schlagen ausgesetzt, die gesunden Boote hatten sich dem kranken genähert, um ihm zu helfen, mehrfach hatte dabei der Patient recht unerfreulicherweise bereits Feuer gespien und seinem Unbehagen durch lautes Knallen Ausdruck gegeben, als sich in einigen hundert Meter Entfernung zwei dunkle Schatten — noch dunkler als die Nacht — nähern. Wie es scheint, führt der Kurs dieser unheilvollen Schatten zweier russischer Torpedoboote dicht vor der eigenen Gruppe vorbei. Man weiß noch nicht, ob man schon bemerkt ist, jede Sekunde erwartet man das Aufblitzen der 10-cm-Feuerschlünde; kurz entschlossen befiehlt der Führer sofortiges Einstellen jeder Tätigkeit, alle Motoren verstummen, die Besatzungen schweigen, fast scheint es so, als ob jeder einzelne den Atem verhält; Kapitänleutnant Gercke springt ans Torpedoausstoßrohr, um in einem günstigen Augenblick — aber auch nur in einem solchen — auf den Knopf zu drücken und dem Torpedo freien Lauf zu lassen, von dem er nur einen einzigen zu versenden hat; jeder Nerv ist aufs höchste angespannt. Da — fast wirkt es wie ein Wunder — torkeln die beiden „Zerstörer vom Dienst" vorn an ihnen vorbei, nur etwa 100 m ab, um alsbald in der Dunkelheit zu verschwinden. Man läßt sie nach Zeit erst eine respektvolle Entfernung ablaufen, dann nimmt man schleunigst den kranken Bruder in Schlepp, „kleckert" eiligst die Minen und verschwindet unter allgemeinem Aufatmen in Richtung Süd auf die eigene Küste.

Tage gespanntester Erwartung folgten. Jeden Augenblick erwartete man das Auffliegen eines russischen Wachfahrzeuges. Da plötzlich eines Mittags eine gewaltige Detonationssäule in der von deutscher Seite peinlich genau beobachteten Richtung! Ein russisches Torpedoboot ist auf eine Mine gelaufen und scheint schnell zu sinken. Von allen Seiten eilen auch russische Fahrzeuge herbei, um zu helfen und zu retten, was zu retten ist, doch zu spät, der Versuch, den kranken Kameraden nach Hause zu schleppen, mißlingt, das Boot „versackt"; ein bald darauf an unserer Küste antreibender Rettungsgürtel erzählt uns, daß das russische Torpedoboot „Dobrowolez" der List und dem Schneid unseres Gercke zum Opfer gefallen ist, ein Großkampftag für die Irbenstraße, ein verschwindend kleines Ereignis im Weltkriege.

Bald bot sich der deutschen Kriegführung ein neues Angriffsobjekt. Die Flieger hatten bei ihren vielen Flügen gegen die feindlichen Flugstationen und Flugstützpunkte auf Ösel herausbekommen, daß die Russen ihre Minen nicht aus Ahrensburg, der Hauptstadt Ösels, holten, wie zunächst angenommen wurde, sondern daß sie, ähnlich wie wir, ihre zur sofortigen Verwendung bestimmten Minen auf einem geeigneten Handelsdampfer unter der Südküste Ösels, bei Zerel, lagerten. Dieses Minenlagerschiff war der deutschen Kriegführung natürlich ein Dorn im Auge; seine und seiner Ladung restlose Vernichtung wurde mit dem Bekanntwerden seines Liegeortes ein Hauptpunkt auf dem Programm der Streitkräfte der Irbenstraße. Aber wie sollte dies ausgeführt werden? War doch die Südküste Ösels etwa 30 km von unserer nordkurländischen Küste entfernt und das gesamte Gebiet dazwischen über und über mit Minen, Netzen usw. verseucht. Eine restlose Vernichtung des wertvollen Objekts durch Flugangriffe schien kaum möglich, hier mußte schärfer zugepackt werden. Die deutsche Kriegführung war um ein Mittel nicht verlegen. Man hatte zu jener Zeit sogenannte Fernlenkboote in Erprobung, auch für Libau und die Irbenstraße waren solche Fahrzeuge vorgesehen. Diese ganz flachen Boote mit einer rasenden Geschwindigkeit, deren Bug mit Sprengstoff ausgefüllt war, sollten mittels des elektrischen Stroms entweder von der Küste oder auch einem Flugzeug aus gelenkt und an das Angriffsobjekt herangeführt werden. Beim Auftreffen auf das Ziel sollte die Bugladung detonieren und dem Gegner ein tödliches Loch beibringen. Wenn man auch diese Waffe in der beschriebenen Art für den vorliegenden Fall noch nicht verwenden konnte — sie war noch nicht völlig frontreif —, so benutzte man doch ihren Bootstyp. Man ließ ein solches Schnellboot so umbauen, daß es statt der Bugladung einen Torpedo unter sich — im Bootskörper eingelassen — aufnehmen konnte, verzichtete auf die Fernlenkeinrichtung und ersetzte sie durch den Schneid eines jungen Torpedobootsoffiziers, der am Ruder des Bootes selbst das Lenken übernahm. Außer ihm war

noch ein Mann für das Bedienen des Motors erforderlich, während das „Losmachen" des Torpedos von dem Lenker des Bootes übernommen werden mußte. Peytsch, so hieß jener junge Oberleutnant zur See, der zum Kommandanten des beschriebenen „Rapidkreuzers" ernannt wurde, siedelte mit diesem alsbald nach Beendigung der Probefahrten nach Windau über, um bei passender Wetterlage zum entscheidenden Schlage auszuholen. Seine große Ruhe, sein Selbstvertrauen und seine Kampfesfreudigkeit machten ihn für diese schwierige Aufgabe besonders geeignet. Und so raste er dann in einer etwas diesigen Augustnacht geradeswegs auf sein Ziel los. Mit Rasen muß man die Bewegung des Bootes bezeichnen, denn es bewegt sich mit einer Geschwindigkeit vorwärts, die den Insassen im wahrsten Sinne des Wortes Hören und Sehen vergehen läßt. Schon beim Ankurbeln des Motors nimmt es im Augenblick eine enorme Geschwindigkeit auf, und mehrfach ist es vorgekommen, daß sich der wackere Steuermann infolge seines Beharrungsvermögens plötzlich hinter seinem Boot im Wasser wiederfand und nur zu deutlich an dessen ursprünglichen Charakter als „Fern"-Lenkboot erinnert wurde. In jener Nacht war der kühne Führer des Bootes glücklich; eine knappe halbe Stunde nach seiner Abfahrt aus Windau verkündete eine in der Dunkelheit schaurig schön wirkende, gewaltige Detonationswolke mit intensivem Feuerschein, daß Peytsch das historische „Kam, sah und siegte" zu Ehren gebracht hatte, und wiederum nach einer knappen halben Stunde drückten ihm in Windau treue Kameraden ihre Begeisterung aus. Und fürwahr, man mußte stolz auf ihn sein! Eine von Stolz getragene Trauer war es daher auch, als der kühne Seemann mit seinem treuen, nicht minder unerschrockenen Begleiter bald darauf gelegentlich einer ähnlichen Unternehmung einer heimtückischen Mine zum Opfer fiel und ein greller Feuerschein als flammendes Totenfanal den Kämpfern an der nordkurländischen Küste verkündete, daß zwei ihrer besten Kampfgenossen ihren Einzug in Walhall gehalten hatten.

Neben all diesen Taten auf dem Wasser lief eine angestrengte Tätigkeit an der Küste auf dem Lande her. Auch hier ist unermüdlich gearbeitet worden, um den Kämpfern auf dem Wasser das Leben möglichst weitgehend zu erleichtern. Zunächst war es nun ein scharfer Beobachtungsdienst; so wurde immer genau die Richtung bestimmt, in der des Nachts verdächtiges Geräusch gehört wurde, um die eigenen Fahrzeuge vor neuer Minengefahr zu warnen, oder es wurde durch trigonometrische Messungen genau das Gebiet bestimmt, innerhalb dessen sich die feindlichen Fahrzeuge bewegten, um ihnen dann darinnen unliebsame Überraschungen zu bereiten.

Die am „Michaelsturm" von uns aufgestellten 10,5-cm-Geschütze genügten nicht mehr, und es mußten 15-cm aufgefahren werden. Durch unwegsames, urwaldähnliches Waldgelände, dessen

Boden an der Küste nur aus losem, dünnem Sand, dem richtigen Triebsand, besteht, mußten diese schwerfälligen großen Gewichte mit ihren Unterbauten an Ort und Stelle geschafft werden. Zu diesem Zweck wurde eine kleine Feldbahn gebaut, die ihren Weg von Windau aus an der Küste entlang nahm und dabei die allen „alten Nordkurländern" so wohlbekannten, fast ein heimisches Gefühl auslösenden Stationen wie Lyserort, Michelsturm, Klein-Irben, Groß-Irben, Sikragge, Petragge, Jaunrotsche und wie sie alle heißen, berührte. Zuvor mußte die Bahnstrecke, die gegen See geschützt durch den Urwald führte, durch ausgedehnte Holzfällungen freigelegt werden. In harter Arbeit, bei teilweiser glühender Hitze, unter erschwerenden Verpflegungsverhältnissen, geplagt und gepeinigt von Milliarden von Mücken und Fliegen, haben hier „deutsche Mariners" ein Stückchen Kulturarbeit geleistet und dem „Rasenden Kurländer" — so wurde das Zügle wegen seiner beängstigenden Geschwindigkeit später genannt — den Weg geebnet. Man muß den „Rasenden Kurländer", dessen Rauchentwicklung im umgekehrten Verhältnis zu seiner Geschwindigkeit stand, gesehen haben, man muß in dem aus einem Bretterverschlag hergerichteten „Pullman Car" die Reise selbst mitgemacht haben und in ihm durchschnittlich alle halbe Stunde entgleist sein, um seine strategische Bedeutung vollauf ermessen zu können. 6 Geschütze wurden unter größten Schwierigkeiten nacheinander in Stellung gebracht. Man legte bei ihnen Geräuschempfänger an, rüstete sie mit Scheinwerfern aus, um in verdächtigen Richtungen sofort leuchten zu können, und gab ihnen außerdem Leuchtgranaten, die über den Wirkungsbereich der Minenwerfer hinaus Licht verbreiteten und den Nachbargeschützen gestatteten, in ihrem Licht mit den normalen Geschossen zu schießen und — zu treffen. Allmählich entstand auf diese Weise dort oben in Nordkurland eine Art „Flandernküste", die zwar nicht so viel von sich reden machen konnte, die aber auch ein wichtiger Bestandteil unserer gewaltigen Front gewesen ist.

Alle jene braven Kämpfer aus der Irbenstraße verdienen, daß man ihrer mit Stolz und Hochachtung gedenkt und sie würdig an die Seite derer stellt, die auf bekannteren Schlachtfeldern gekämpft und geblutet haben. Auch sie sind Helden des Weltkrieges, auch ihr Krieg ist ein Stück Weltkrieg: Der „Weltkrieg in der Irbenstraße".

# Die Versenkung der deutschen Flotte in Scapa Flow.

Von Korvettenkapitän Ferdinand Boehmer,
damals Kommandant des Linienschiffes „König Albert".

Auch in Scapa Flow merkte man im Mai 1919 endlich etwas vom Frühling. Die weiße Schneedecke, die monatelang die kahlen Felsen der den Hafen umlagernden Inseln bedeckt hatte, war verschwunden, und an den wenigen Stellen, wo sich Anpflanzungen oder niedriges Buschwerk befanden, erschien ein grüner Schimmer.

Was kümmerte aber das die Besatzungen der internierten deutschen Schiffe und Torpedoboote? Trotz wiederholter Bitten hatte es jeder britische Admiral, der das Bewachungsgeschwader befehligte, entschieden abgelehnt, Spaziergänge kleiner Teile der Besatzungen an Land zu gestatten. Auch der Verkehr der Schiffe und Boote untereinander war streng verboten. Die zahlreichen als Bewachungsfahrzeuge dienenden Fischdampfer hatten Befehl, bei einem etwaigen Versuch eines deutschen Schiffes, ein Boot zu Wasser zu bringen, das Feuer zu eröffnen. Das Setzen der deutschen Kriegsflagge war unter Androhung gleicher Maßnahmen verboten.

Die Langeweile lastete schwer auf den deutschen Besatzungen. Dazu kam die erbarmungswürdige Verpflegung. Nur Kohlen und Wasser lieferten die Engländer. Alles andere mußte aus der Heimat herangebracht werden. Lebensmittelknappheit herrschte daheim, das wußte jeder, und daß die Zufuhr knapp war, verstand jeder. Aber schwerer begreifen ließ sich der Zustand, in dem die Lebensmittel zum großen Teil geliefert wurden. Fleisch und Kartoffeln oft halb verdorben und stinkend, Brot verschimmelt und in Seewasser getränkt. Die Besatzungen der gelegentlich längsseit liegenden englischen Kohlen- und Wasserfahrzeuge wandten sich schaudernd ab, wenn sie die auf Deck zum Trocknen ausgebreiteten Kartoffelvorräte sahen und rochen. Nicht einmal für Schweine gut genug; das Zeug sollen Sie essen? und ähnliche Bemerkungen hörte man mehr als einmal.

Sechs Monate dauerte dies Leben nun schon, und kaum war es abzusehen, wie lange es so weitergehen sollte. Die Stimmung der Besatzungen war gedrückt. Der Novemberrausch war verflogen. Mit welchen Hoffnungen war man in See gegangen! Weihnachten sind wir mit den Schiffen wieder daheim, jetzt, wo wir die Macht der „Kriegshetzer" gebrochen haben, wird man uns überall mit

offenen Armen aufnehmen; in England wird die Revolution auch siegen und wir werden uns alle verbrüdern. Unter so rosenroten Hoffnungen war ein großer Teil der Besatzungen ausgefahren. Noch im März kam ein Heizer eines Linienschiffes atemlos und hocherfreut angelaufen und rief: „Die Engländer haben die rote Flagge gesetzt." In Wahrheit war es die rote englische Handelsflagge, die auf einem Dampfer wehte und in Scapa Flow verhältnismäßig selten zu sehen war, weil die meisten Fahrzeuge die blaue Flagge führten.

Dann aber waren endlich die Friedensbedingungen veröffentlicht worden und zunächst nur in englischen Zeitungen an Bord gelangt. Überall wurden sie durch Offiziere übersetzt, wenigstens in den wichtigeren Teilen, und so auch den Mannschaften zugänglich gemacht. Jetzt mußte auch der hartnäckigste Idealist erkennen, was es mit der Völkerverbrüderung auf sich hatte. Diese Erkenntnis aber hatte nicht überall die gleiche Wirkung. Während die Leute, die noch trügerische Hoffnungen gehegt hatten, sich empört über die schmachvollen Bedingungen zum größeren Teile auf sich selbst besannen und zu nationalem Denken und Fühlen zurückfanden, ließ sich der kleinere Teil weiter ins radikale Lager treiben. Auf fast allen Torpedobooten, den meisten Kleinen Kreuzern wie auch auf manchem großen Schiffe war der unter den Leuten herrschende Geist ein verhältnismäßig guter gewesen und geblieben, und auf diesen war der national denkende Teil nunmehr ohne weiteres in beträchtlicher Überzahl und von ausschlaggebendem Einfluß. Die Wortführer der radikalen Gruppen suchten zu beweisen, daß die Friedensbedingungen nur deshalb so ungeheuerlich ausgefallen seien, weil die Revolution in der Heimat „verraten" sei und die neue Regierung wieder unter dem Einfluß von Scharfmachern stände. Für sich selbst folgerten sie daraus, daß sie der Pflicht enthoben seien, unter dieser Regierung weiterzudienen, zumal ihre Jahrgangskameraden in der Heimat längst entlassen seien. Jedenfalls seien sie Rechtens nicht mehr Militärpersonen, sondern freie Arbeiter. Obgleich von seiten der Vorgesetzten alles geschah, um den Leuten die rechtliche Haltlosigkeit ihrer Auffassung darzutun, gewann diese doch auf einigen Schiffen beträchtlich an Boden und führte in der zweiten Hälfte des Mai auf einem Linienschiff zur offenen Meuterei, die erst nach zwei Tagen durch das Eingreifen britischer Zerstörer und Wachfahrzeuge mit Seesoldatenabteilungen unterdrückt werden konnte, glücklicherweise ohne jedes Blutvergießen.

Diese Umstände führten Ende Mai den Entschluß des Geschwaderchefs herbei, den größeren Teil der Besatzung auch ohne Ersatzgestellung in die Heimat zu senden. Die Erlaubnis hierzu wurde von der britischen Admiralität erteilt.

Die Nachricht von dem bevorstehenden Heimtransport wurde auf den meisten Schiffen mit Jubel begrüßt, und es war vielfach

schwer, die nötige Anzahl Leute zu finden, die freiwillig an Bord blieben. Auf einigen war es unmöglich, so daß Leute kommandiert werden mußten.

Unteroffiziere fanden sich überall in ausreichender Zahl als Freiwillige. Auf den Torpedobooten war in allen Dienstgraden die Zahl an Freiwilligen weit größer als der Bedarf. Die Besatzungen der Boote nahmen die Nachricht von der Reduzierung mit Erstaunen auf, das sich in Unwillen verwandelte, als sie hörten, es geschähe auf Grund der schlechten Stimmung auf einem Teil der großen Schiffe. Dieser Unwille war durchaus erklärlich, da das Leben an Bord der Boote namentlich bei dem sehr häufig herrschenden schlechten Wetter sehr viel unangenehmer und anstrengender gewesen war als auf den Schiffen.

Mitte Juni erschienen zwei deutsche Transporter zur Abholung der heimzusendenden Besatzungsteile. An Bord verblieben sämtliche Offiziere und etwa ein Viertel bis ein Drittel der bisherigen Mannschaften, auf den großen Schiffen etwa 50—60 Köpfe. Donnerstag, den 19. Juni, 2 Uhr vormittags, verließ der zweite Transporter den Hafen von Scapa.

Diese Herabminderung des Personals, bei der die Schiffskommandos, die es nötig hatten, die unzuverlässigen Elemente abgeben konnten, hat die Durchführung der Versenkung dieser Schiffe ohne erhebliche Menschenverluste erst ermöglicht.

Am gleichen Tage, an dem der zweite Transporter Scapa Flow verließ, erhielten die letzten Schiffe die schriftlichen Befehle des Geschwaderchefs für die Versenkung der Flotte. Teilweise waren sie den Kommandos schon früher zugegangen. Überbracht wurden diese Schreiben durch den englischen Fischdampfer, der täglich einmal den Postverkehr zwischen dem Flagschiff und den unterstellten Schiffen und Booten vermittelte. Die Befehle enthielten ausführliche Anweisungen über Signale, Sicherheitsmaßnahmen, Verhalten gegen die Engländer; die technischen Einzelheiten der Versenkung waren in das Ermessen der Kommandos gestellt. Weiterhin waren die Gründe, die zur Versenkung drängten, eingehend dargelegt: Ein direkter F.-T.-Verkehr mit der Heimat bestand nicht, da die Engländer sämtliche F.-T.-Apparate von allen Schiffen und Booten entfernt hatten. Die deutsche Regierung war also nicht in der Lage, dem Geschwaderchef telegraphisch Nachrichten zukommen zu lassen, die nicht vorher durch englische Hände gegangen wären. Am Montag, dem 23. Juni, lief der Waffenstillstand ab. War bis dahin der Friede nicht unterzeichnet, und das glaubte in Scapa Flow niemand, so war es durchaus wahrscheinlich, daß die Engländer umgehend die Feindseligkeiten eröffnen und die Schiffe besetzen würden. Es war aber unsere Pflicht, dieses hochwertige Kriegsmaterial nicht in Feindeshand fallen zu lassen, sondern, da

eine andere Möglichkeit nicht gegeben, es zu zerstören. Das geschah aber am gründlichsten durch Versenkung.

Am nächsten Tage ließ ich das kleine Häuflein der nunmehrigen Besatzung des Linienschiffs, das ich befehligte, zusammenkommen und teilte ihm die Absichten des Geschwaderchefs und seine Gründe mit. Ohne Ausnahme wurde die Ansprache mit Begeisterung aufgenommen. Sofort begannen mit einem Eifer und in einer frohen, gehobenen Stimmung, die an die ersten Tage nach der Mobilmachung erinnerte, die nicht zu umfangreichen Vorbereitungen. Eine Ruderbarkaß und eine Jolle war alles, was wir an Booten bereit machten. Die Vorbereitungen unter Wasser, wie das Abnehmen der Verblockungen an den Unterwassertorpedorohren, waren längst getroffen. Pläne wurden gemacht und erwogen, ob nicht die großen Motorbeiboote ausgerüstet werden und es in der allgemeinen Verwirrung, die zunächst beim Feinde einsetzen würde, versuchen sollten, aus dem Hafen zu kommen, die hohe See zu gewinnen und nach Norwegen zu laufen. Für diese Fahrt meldete sich das gesamte Personal als Freiwillige, obgleich immerhin etwa 300 Meilen auf offener See zurückzulegen waren. Dieser schöne Plan scheiterte an dem Zustande, in dem sich die Motoren der Beiboote befanden. Selbst die Leute, die nicht freiwillig an Bord verblieben waren, schienen wie umgewandelt. Heitere Gesichter und glänzende Augen. Ein Maschinistenanwärter hatte mit der letzten Post trübe Nachrichten von Hause bekommen und auf sein dringendes Bitten die Zusage erhalten, daß er mit der nächsten Gelegenheit heimgesandt werden solle. Auf meine Bemerkung, daß daraus nun wohl nichts werden würde, erwiderte er frohgemut: „Das macht dann auch nichts, Herr Kap'tän, dies will ich doch gar zu gerne noch mitmachen."

Als lachender Sommertag brach der 21. Juni in Scapa Flow an. Strahlend hob sich die Sonne am tiefblauen Himmel; leichte westliche Brise kräuselte die Oberfläche des Wassers. Das Bewachungsgeschwader, das erste britische Linienschiffsgeschwader unter Führung des Vizeadmirals Freemantle, geht gegen 9 Uhr in See zwecks Vornahme von Übungen; mit ihm die Zerstörer bis auf drei. Die Gelegenheit ist günstig. Wird es heute geschehen oder erst am Montag mit Ablauf des Waffenstillstandes? So fragen sich alle, und alle Augen sind mit Spannung auf das Flaggschiff des Admirals v. Reuter gerichtet. Von dort muß die Entscheidung kommen. Und sie kommt. Der Signalmaat eilt achteraus und bringt mir die Meldung: Signal vom Flaggschiff „Brücken dauernd besetzt halten". Also doch heute, denke ich, und richtig, nach kaum zehn Minuten kommt der Signalmaat wieder angelaufen und meldet hastig: „Paragraph 11 vom heutigen Tage. Bestätigen." Das heißt befehlsgemäß: Schiffe sofort versenken, Empfang des Winkspruchs bestätigen.

Wir haben keine Eile, wir sind das dritte Schiff in der Reihe, vom Flaggschiff ab gerechnet, und der Winkspruch muß noch durch die ganze lange Linie laufen, bis er zuletzt an die Torpedoboote kommt. Es ist aber von Wichtigkeit, daß er durchkommt, bevor der Engländer unsere Absicht merkt. Da gerade der Haarkünstler des Schiffes sich hatte melden lassen, um die tägliche Verschönerung vorzunehmen, gehe ich hinunter und lasse mich rasieren. Als ich wieder an Deck komme, läuft mir ein Offizier entgegen und ruft: „Herr Kapitän, ‚Friedrich der Große' hat schon Schlagseite nach Steuerbord."

Na, dann wird es auch für uns Zeit, sonst merkt der Engländer vorzeitig etwas. Die Besatzung wird achteraus gepfiffen und erhält Befehl, die schon gestern gepackten Kleidersäcke in die Barkaß zu bringen. Da das Mittagessen nahezu fertig ist, werden auch die beiden großen Kochtöpfe, in denen es noch brodelt, hineingegeben. In wenigen Minuten ist alles geschehen. Ich gebe Befehl: „Barkaß und Jolle zu Wasser!" und darauf den bereitstehenden Offizieren und Unteroffizieren: „Schiff versenken!". Sie wissen ohne weiteres, was zu machen ist und eilen hinunter. Alles ist genau besprochen und vorbereitet. Die Boote werden zu Wasser gebracht und die Besatzung begibt sich in die Barkaß. Acht Mann und ein Oberbootsmannsmaat besetzen die Jolle. Jetzt kommen auch die Versenkungsgruppen nacheinander wieder an Deck, melden: „Achtere Rohre sind auf, vordere Rohre sind auf, Kondensatoren sind auf" und begeben sich in die Barkaß.

Da steigt an Gaffel und Topp noch einmal — zum letzten Male — die deutsche Kriegsflagge empor; stolz weht sie aus. In diesem Augenblick werden wir angerufen; ein britisches Wachfahrzeug hat sich bis auf 20 m genähert. An Deck steht ein Offizier und fünf Mann, die Gewehre im Anschlag. Wir sollen sofort wieder an Bord gehen, sonst würde geschossen. Ich befehle den Leuten, die Boote nicht zu verlassen, bleibe ruhig an der Reling stehen und bedeute dem Offizier, daß es nicht möglich sei, seinem Wunsche zu entsprechen. Das Sinken des Schiffes sei nicht mehr aufzuhalten und seine eigene Position höchst bedenklich, da es jeden Augenblick kentern könne. So weit war es nun allerdings noch nicht. Doch der Zweck ist erreicht, achselzuckend setzt der Offizier sein Gewehr ab und fährt mit seinem Fahrzeug weiter.

Die Leute, die die Flagge geheißt haben, sind auch in die Boote gegangen, die Barkaß hat abgelegt und rudert auf Land zu, die Jolle, die auf mich wartet, liegt am Heck. Ich gehe noch einmal durch das Schiff; überall höre ich das Wasser mit lautem Rauschen eindringen; eine Schottür ist zugefallen, fast mechanisch mache ich sie wieder auf. Vor fast sieben Jahren habe ich das Schiff mit in Dienst gestellt, das gute Schiff, das mich um den halben Erdball

getragen hat, jetzt bin ich im Begriff, es außer Dienst zu stellen — für ewig.

Als ich wieder an Deck komme, läuft mir ein Mann der Jollbesatzung entgegen. Er hat mich gesucht und ruft mir zu: „Herr Kap'tän, wir müssen weg, das Wasser läuft schon in die Zwischendeckfenster." Es ist so; die geöffneten Fenster der Kommandantenkajüte liegen schon im Wasser. Das Schiff beginnt, sich überzulegen. Wir gehen in die Jolle, werfen los und rudern etwa hundert Meter vom Schiff ab. Und jetzt beginnt der Todeskampf des Riesen. Plötzlich taucht er achtern tief ein, das Vorschiff hebt sich mit scharfem Ruck hoch empor. Das Torpedobugrohr, sonst sechs Meter unter Wasser, starrt in die Sonne. Dann ein jäher Fall, ein tosendes Krachen. Das Schiff ist um mehr als 90° nach Steuerbord gekentert. Die Boote und die Ladebäume brechen los und klatschen peitschend in die See. Das Wasser dringt in die Schornsteine, die in Betrieb befindlichen Kessel explodieren, die Geschützstürme der schweren Artillerie fallen heraus, die Masten brechen ab. Noch ein Ruck, und das Schiff liegt kieloben. Meterhohe Wassersäulen wirft die ausbrechende Luft empor. Noch einige Sekunden, und alles ist vorüber. Das Linienschiff „König Albert" ist in 50 m Wassertiefe für ewig außer Dienst gestellt mit gesetzten Flaggen und Kommandozeichen. Wir in der Jolle haben still die Mützen abgenommen.

Bisher hatten wir nur auf das eigene Schiff geschaut. Nun sahen wir uns um. Wie ging es den anderen? Alle, die wir sehen konnten, bis auf zwei, zeigten mehr oder weniger Zeichen des baldigen Unterganges. Aber nicht bei allen ist es verhältnismäßig so glatt gegangen wie bei uns. Auf dem zunächst liegenden Linienschiff „Kaiserin" sind die Boote nicht zu Wasser gekommen. Irgend etwas hat versagt. Da das Schiff schon sehr schief gefallen ist, sind die Leute über Bord gesprungen und liegen nun angeklammert an alle möglichen schwimmbaren Gegenstände in dem immerhin noch ungemütlich kalten Wasser. Da gilt es schnell zu helfen; zunächst bergen wir einen halbnackten Heizer, der sich an einen Balken klammert. Er friert erbärmlich, als er im Boot sitzt und erhält schleunigst von jedem irgend ein Bekleidungsstück. Reservesachen haben wir nicht an Bord, denn die Kleidersäcke der Leute und meine Koffer sind in der Barkaß. Dann nehmen wir ein Rettungsfloß in Schlepp, auf dem etwa zehn Leute der „Kaiserin" hocken; so viel die Jolle noch fassen kann, werden ins Boot genommen, die anderen müssen einstweilen auf dem Floß bleiben. Bald hängen wir uns an einen großen Schleppzug deutscher Boote an, die von einem englischen Fischdampfer zu dem im inneren Hafen liegenden Werkstattschiff geschleppt werden.

Um diese Zeit waren bereits alle Linienschiffe und Großen Kreuzer mit wehenden Flaggen gekentert und gesunken, bis

auf „Baden", „Markgraf" und „Hindenburg". Auf „Baden" waren die geöffneten Verschlüsse unzureichend gewesen, das Schiff schnell zu füllen. Es gelang den Engländern, das Schiff auf Strand zu setzen und nach schwerer Arbeit zu bergen. Es hatte aber immerhin so tief und so lange im Wasser gelegen, daß die elektrischen Anlagen und damit das Schiff als Kampfschiff unbrauchbar geworden sein dürfte. Die Engländer haben es ja dann auch nur als Zielschiff verwandt. „Markgraf" hatte beim Aussetzen der Boote heftiges Feuer erhalten, der Kommandant, Korvettenkapitän Schumann, und Obermaat Dittmann waren gefallen, mehrere Leute verwundet worden. Trotzdem wurden die Arbeiten zur Versenkung fortgesetzt, und das Schiff kenterte als letztes großes Schiff gegen 6 Uhr abends.

Auf „Hindenburg" hatten es die Engländer besonders abgesehen. Ihn wollten sie gar zu gerne bergen. Es gelang ihnen auch, nach Sprengung der Ankerketten, das Schiff, das schon mehr als 30° Schlagseite hatte, mit dem Heck auf Strand zu setzen. Doch plötzlich rutschte es wieder ab, richtete sich auf und ging auf ebenem Kiel unter. Es war durchgebrochen und lag in verhältnismäßig flachem Wasser auf dem Grunde; das oberste Stück der Schornsteine ragte aus der See empor.

Von den Kleinen Kreuzern war „Emden" als Flaggschiff den Engländern natürlich besonders wichtig, und es gelang ihnen auch, das Schiff kurz vor dem Sinken auf den Strand zu setzen und zu bergen; ein gleiches Schicksal traf die „Frankfurt". Unversehrt fast fiel die „Nürnberg" in Feindeshand. Alle übrigen waren gegen 5 Uhr nachmittags verschwunden.

War es bei den Schiffen schon nicht ohne Schwierigkeiten und Verluste abgegangen, so mußte die Versenkung der Torpedoboote unter weit ungünstigeren Umständen geschehen. Einmal erhielten sie, weil am weitesten vom Flaggschiff entfernt, das Signal zur Versenkung zuletzt und erst zu einer Zeit, als die Engländer schon durch die Vorgänge auf den Schiffen aufmerksam geworden waren. Weiterhin lagen sie in der Nähe der zurückgebliebenen Zerstörer und des Werkstattschiffes, das mit zahlreichen starken Motorbooten ausgerüstet war, und die zurückkehrenden Zerstörer kamen zuerst zu den Flottillen. Schließlich fehlten den Booten Unterwassertorpedorohre, die bei der Versenkung vieler Schiffe gute Dienste geleistet hatten. Ganz besonders schlimm daran war die zu innerst liegende VI. Flottille.

Kaum waren die Besatzungen dieser Boote nach dem Öffnen der Bodenventile in die Kutter gegangen, so eilten englische Wachfahrzeuge und Motorboote herbei und eröffneten aus nächster Nähe ein mörderisches Feuer mit der Absicht, die deutschen Besatzungen wieder an Bord der sinkenden Torpedoboote zu treiben. Gleichzeitig wurden diese von schwer bewaffneten englischen Ma-

trosen besetzt, die auch ihrerseits auf die deutschen Kutter feuerten. In solchem Kreuzfeuer verlor z. B. der Kutter von „V. 126" in wenigen Minuten zwei Tote, drei Schwer- und drei Leichtverwundete. Obgleich er nun den Befehl, an Bord zurückzukehren, sofort ausführte, wurde das Feuer nicht eingestellt. Erst als der Rest der Kutterbesatzung das sinkende Boot wieder betrat, hörte es auf. Durch Drohungen mit vorgehaltenen Pistolen und Bajonetten wurden nun Unverwundete und Verwundete, soweit sie stehen konnten, gezwungen, in die mit Wasser angefüllten Räume zu gehen und untertauchend zu versuchen, die Bodenventile wieder zu schließen. Es gelang nur teilweise. Schlepper kamen heran und begannen das Boot auf Land zu schleppen. Die englischen Matrosen raubten und plünderten inzwischen nach Herzenslust überall in den Wohnräumen, die noch nicht unter Wasser standen. Sie fielen auch über den im Kutter mitgenommenen Proviant her. Auf die Vorstellungen des deutschen Kommandanten, man möge seinen Leuten, die seit vielen Stunden nichts gegessen hätten, ebenfalls Proviant zuteilen, antwortete der führende britische Offizier höhnisch lächelnd: „Es gibt nichts, ihr werdet doch alle gleich erschossen."

Ähnlich ging es überall. Auf einem anderen Torpedoboot war, wie selbst der Engländer einsah, das Schließen der Ventile unmöglich. Die Besatzung erhielt Befehl, in die Kutter zu gehen und an Bord des Werkstattschiffes zu fahren, unter Aufsicht eines englischen Motorbootes. Dies geschieht. Plötzlich, schon in der Nähe des Werkstattschiffes, braust ein englischer Zerstörer heran und eröffnet auf etwa 400 m mit Gewehren und Pistolen das Feuer auf die Kutter. Das führende Motorboot läuft schleunigst aus der Nähe der Kutter und beginnt ebenfalls auf sie zu feuern. Der Kutterbesatzung bleibt nichts übrig, als über Bord zu springen. Drei sind verwundet, einer tödlich. Vom Werkstattschiff und vom Zerstörer schallt lustiges Hurra; schreiend steckt ein deutscher Heizer seine zerschossene Hand aus dem Wasser, in das rings herum die Kugeln einschlagen. Erst als er auf 50 m herangekommen ist, stellt der Zerstörer das Feuer auf die Schwimmenden ein. Menschenfreunde!

Es war unter diesen Umständen alles mögliche, daß es gelang, von den 12 Booten der VI. Flottille fünf zu versenken. Sechs konnte der Brite in halbgesunkenem Zustande auf den Strand setzen, eins fiel ihm unversehrt in die Hand. Die Flottille hatte 4 Tote und 8 Verwundete.

Gegen Abend hörte allmählich die einseitige Schießerei auf. Alle deutschen Schiffe bis auf die erwähnten vier waren gesunken, von den Torpedobooten mehr als die Hälfte. Die anderen lagen halbgesunken auf dem Strande, zwei waren unversehrt in der Hand des Engländers. Das britische Linienschiffsgeschwader war inzwischen wieder eingelaufen und zu Anker gegangen. Die

deutschen Schiffsboote und Torpedobootskutter wurden in vier langen Schleppzügen an das Geschwader herangebracht und jeder an das Heck eines Linienschiffes gelegt. Ich hing mit meiner Jolle an dem äußersten Ende des Schleppzuges, der am Heck der „Royal Oak" festmachte. Unter den am Heck des Nachbarschiffes, der „Ramillies", liegenden Booten glaubte ich die Barkaß von „König Albert" zu erkennen. Ich ließ daher loswerfen und hinüberrudern. Sie war es richtig, und freudig begrüßten wir uns. Wir in der Jolle waren auch froh, daß wir wieder bei unseren Sachen waren. Diese letztere Freude war allerdings völlig verfrüht, von seinen „Sachen" hat kaum einer ein Stück wiedergesehen. Denn an Bord des britischen Linienschiffes „Ramillies" wurden unsere Koffer, Kleidungssäcke usw. aufs gründlichste untersucht und ausgeplündert, während wir, Offiziere und Mannschaften getrennt, unter Deck zusammengepfercht wie das Vieh, auch viehisch behandelt wurden. Daß es für den Ersten Offizier des Schiffes unmöglich war, plötzlich Hunderte von Menschen, außer der eigenen Besatzung, an Bord auch nur einigermaßen bequem unterzubringen, das war selbstverständlich, und das sah jeder ein, daß aber das Essen — eine Scheibe Brot und Corned beef in 12 Stunden — einfach an Deck geworfen wurde, wie man dem Vieh sein Futter vorwirft, daß uns an Bord dieses Schiffes alles gestohlen wurde, was man nicht am Leibe trug, das beweist, daß die Offiziere H. M. S. „Ramillies" keine „Gentlemen" waren, worauf sie doch gewiß Anspruch erhoben, und es erhärtet, wie sehr der Hauptmann des Regimentes Seaforth Highlander, der später den Transport ins Gefangenlager leitete, recht hatte, wenn er mehrfach verächtlich von der rotten navy seines Vaterlandes sprach. Bevor wir an die Seaforth Highlander zum Transport übergeben wurden, lief das Geschwader nach dem Cromarty-Firth und ankerte am Nachmittag des 22. Juni vor Negg.

Hier spielte sich an Bord des Flaggschiffes „Revenge" noch eine Szene ab, bei der die britische Heuchelei Triumphe feierte. Alle Kommandanten und Flottillenchefs der versenkten deutschen Flotte wurden auf das Flaggschiff gebracht und mußten auf dem Achterdeck an Backbordseite antreten; zahlreiche schwer bewaffnete Seesoldaten ringsherum. An Steuerbordseite stellte sich der Schiffsstab auf. Der Admiral v. Reuter und sein Stabschef wurden dann herbeigeführt und vor die Front der deutschen Offiziere gestellt.

Dann erschien der Admiral Freemantle, gefolgt von den Kommandanten seines Geschwaders. Er las von einem Papier eine Rede ab, die ein Offizier der Seesoldaten — sehr schlecht — ins Deutsche übersetzte. Diese Rede besagte, daß der deutsche Geschwaderchef „verräterisch" gehandelt habe; er habe wissen müssen, daß er von ihm — dem Admiral Freemantle — benachrichtigt werden würde, sobald der Waffenstillstand ablaufe. Wir hätten

eine Tat vollbracht, vor der sich jeder brave Seemann der Welt mit Schaudern abwende und deren nur ein Deutscher fähig wäre. Auf diese mit Salbung verlesene Ansprache antwortete der Admiral v. Reuter kurz und würdig dem Sinne nach, daß alles, was geschehen, auf seinen Befehl geschehen sei und er die volle Verantwortung dafür übernehme. Im übrigen sei er der festen Überzeugung, daß jeder britische Offizier in seiner Lage genau so gehandelt haben würde. Mehr als einer der britischen Offiziere uns gegenüber nickte dazu mit dem Kopfe.

Wir wurden nun an Land gebracht, den Hochländern übergeben und abtransportiert, um in verschiedenen Gefangenlagern sieben Monate darüber nachzudenken, was wir getan hatten.

„Seltsam erscheint es uns, was hier getan,
Und dennoch müssen wir's erhaben nennen.
Ja, es ist groß, und wär's für einen Wahn,
So schlicht, so heldenmütig sterben können."

Und was hatten wir getan? Zweifellos nur das, was Pflicht und Ehre gebot. Ehre? Konnte denn noch von Ehre die Rede sein bei einer Flotte, die in jenen unseligen Oktobertagen von ihren Offizieren nicht mehr gegen den Feind zu bringen war, weil die Mannschaft, durch falsche Wahnideen mißleitet und von gewissenlosen Verführern betrogen, glaubte, daß sie den erwarteten Frieden stören oder gar um einen falschen Ehrbegriff geopfert werden sollte? Das Wasser von Scapa Flow hat diese Schande nicht ausgelöscht — gewiß nicht. Aber gezeigt hat die Versenkung, daß in der Flotte doch noch der Geist lebte, der für das Vaterland alles wagt, wo nichts zu gewinnen ist. Der Geist, der Freiheit und Leben einsetzt, der jede Rücksichtnahme auf das eigene Ich verbannt, wenn es um das Wohl der Heimat geht. Dieser Geist hat die Tat von Scapa Flow erdacht und hat sie ausgeführt, weil deutsche Schiffe nicht in Feindeshand fallen sollten. Schiffe, die als Sieger über die Engländer vor dem Skagerrak triumphierten, mußten, wenn auch manch falscher und unglücklicher Wahn die erkrankte Volksseele umfaßt hatte, doch mit wehender Flagge unbesiegt ihre letzte Fahrt in die Tiefe tun.

Möge Kraft und Einigkeit, Stolz und Nationalbewußtsein die in der dunklen See ruhende deutsche Flotte dereinst zu neuem Licht, Leben und frohen Taten erwecken!

# Nachwort.

Von Admiral Scheer.

Ein halbes Jahrhundert deutscher Marinegeschichte fand seinen Abschluß im Weltkrieg. Von den Taten, die deutsche Seeleute der Kaiserlichen Marine vollbracht haben, wird der Leser der vorhergehenden Schilderungen den Eindruck gewinnen, daß es an Wagemut und Opferfreudigkeit nicht gefehlt hat. Diese Taten sind es wert, im Gedächtnis des deutschen Volkes fortzuleben, denn es kann aus ihnen die Gewißheit entnehmen, zur Seefahrt befähigt zu sein, wie kein anderes Volk in der Welt. Deshalb war die Schöpfung einer Flotte kein Gebot überspannten Ehrgeizes, keine Folge des Eindrängens in ein Gebiet, das deutschem Wesen fremd war und fern lag, und deshalb versagen mußte. Sie war eine Lebensnotwendigkeit für das Deutsche Reich, und seine Zukunft hing von dem richtigen Gebrauch der Waffe ab, die es zur Behauptung seiner Stellung unter den großen Weltvölkern nötig hatte.

Als der Weltkrieg zu der großen Probe werden sollte, ob Deutschland eine führende Rolle beschieden sei, lag die Entscheidung, ob es möglich sein würde, den Vernichtungswillen seiner Feinde zu durchkreuzen, bei der Seemacht. Diese Erkenntnis fehlte der politischen Leitung, die dem deutschen Volk in dem großen Ringen gegeben war. Die Seemacht, wie sie von feindlicher Seite zur Anwendung gelangte, zog das ganze Volk in Mitleidenschaft. Der Kampf blieb nicht beschränkt auf die bewaffnete Macht, er forderte die Widerstandsfähigkeit der Bevölkerung in allen ihren Teilen zu äußerster Anstrengung heraus. Nicht allein wegen der großen Überzahl der Feinde, sondern weil Deutschland, vom Weltmeer abgeschnitten und auf seine eigenen Hilfskräfte angewiesen, allmählich erlahmen mußte, wenn es nicht gelang, auch dem Gegner, der in gleicher Lage war, auf überseeische Zufuhr angewiesen zu sein, solchen Schaden zuzufügen, daß ihm die Fortsetzung des Kampfes verleidet wurde.

Diese Aufgabe fiel der Flotte zu, denn die Seele des Widerstandes der Gegenpartei war England. Seine unangreifbare Stellung auf den britischen Inseln, der Zwang, den England durch seine Flotte auf die Neutralen auszuüben verstand, durch den es viele am Ausgang des Kampfes unbeteiligte Mächte sogar zur tätigen Mitwirkung gegen uns preßte, war alles ein Ausfluß seiner

Seemacht. Selbst mit der völligen Niederwerfung unserer Gegner auf dem Lande war der Sieg für uns noch keine völlige Befreiung von jedem Druck. Deutschlands Entwicklung hat es vom Seeverkehr abhängig gemacht; es brauchte ihn zur freien Entfaltung seiner Kräfte. Kein Volk hat das Recht, wie die Briten es beanspruchen, die große Verkehrsstraße des Ozeans anderen zu versperren und den Güteraustausch auf diesem Wege nach seinem Belieben zu bestimmen. Der Grundsatz vom Selbstbestimmungsrecht der Völker, die natürliche Regung des völkischen Zusammenschlusses aller, die die gleiche Sprache reden, bleibt ein Trugbild, solange die Völker gezwungen sind, der Vorherrschaft eines einzelnen zur See sich unterwerfen zu müssen. Die Freiheit der Meere bedeutet die Beseitigung der Schranken, die das Britenvolk dem Fleiß und der Arbeitskraft anderer Länder ziehen kann, indem es das Maß ihrer Leistungen einschränkt und ihre natürliche Entwicklung unterbindet. Britische Scheelsucht stand dem Emporblühen deutscher Arbeit und der Ausbreitung ihrer Erzeugnisse schon lange feindselig gegenüber. Sie würde auf jeden Fall den geeigneten Zeitpunkt erfaßt haben, um die Deutschen in den Zustand der Bedeutungslosigkeit zurückzuwerfen, den wir vor der Einigung durch Bismarcks Staatskunst einnahmen, die den Ausgangspunkt bot zu dem großen Aufschwung auf allen Gebieten, in denen sich ein Volk von der Begabung des deutschen betätigen kann.

Für sich allein wagte England solche Auseinandersetzung mit uns nicht mehr. Es fürchtete die Schmälerung seines Übergewichts, das es zur See behaupten wollte! Sein Reichsgedanke ist die Weltherrschaft und durch sie der Einfluß auf den Welthandel.

Unser Streben ging darauf aus, den Anteil am Welthandel, der mit unserer Wirtschaft zusammenhing, selbst zu besorgen, soweit es die Ausfuhr unserer Erzeugnisse und die Einfuhr des Eigenbedarfs vom Ausland betraf. Das natürlichste Verlangen von der Welt, aber neuartig insofern, als England durch die kontinentale Entwicklung der europäischen Staaten der Hauptvermittler ihres überseeischen Güteraustausches geworden war und diese Sonderstellung für sein Vorrecht hielt.

Das Unmoralische der britischen Auffassung aber liegt darin, daß es dieser Sonderstellung zuliebe sich nicht scheut, die Leistungsfähigkeit anderer Völker gewaltsam zu unterdrücken, sobald es vermutet, daß seine eigenen Kräfte in Industrie und Schiffahrt nicht mehr ausreichen könnten, um den Löwenanteil an der Befriedigung des Weltbedarfs zu behalten.

Diesem Gefahrpunkt uns nähernd, war der Schutz unserer überseeischen Belange durch eine Flotte für die Erhaltung des Reiches eine Lebensfrage.

War die Flotte, die das Deutsche Reich sich schuf, ihrer

inneren und äußeren Stärke nach der Aufgabe gewachsen, für die sie ausersehen war?

Diese Frage können wir rückhaltlos bejahen. Das bleibt ein Trost bei dem tragischen Ende, das sie infolge des allgemeinen Zusammenbruchs unserer Widerstandskraft im Weltkrieg gefunden hat. Daran ändert auch nichts der Umstand, daß die ersten Zeichen der Zersetzung sich auf ihren Schiffen bemerklich machten. Nicht sie hat den Dolchstoß in den Rücken der Kämpfer geführt, sondern gegen die Flotte war er in gleicher Weise gerichtet worden, wie gegen die Truppen an den Heeresfronten. Sie war in ihrem Kern gesund und lebensfrisch, als der Krieg ausbrach. In dem Gefühl, bald vor dem Feind beweisen zu können, daß die junge Marine, von demselben Geist beseelt wie das Heer, ihr Äußerstes zur Verteidigung des Vaterlandes hergeben würde, waren sich alle, die unter der schwarz-weiß-roten Flagge kämpfen sollten, einig.

Es war eine Kampfesfreudigkeit ohnegleichen, obwohl die große Überlegenheit der Gegner keine großen Hoffnungen eröffnete, sie ohne schwerste Verluste zu überwinden. Es war das Bewußtsein der Vollwertigkeit, das in jedem Mann steckte, die Überzeugung, daß die im Frieden geleistete rastlose Arbeit nun ihre Früchte tragen müsse. Es war die stolze Zuversicht, die im deutschen Volke hoch aufflammte, von keinem unserer Gegner an innerem Gehalt erreicht zu werden und dadurch gegen den frevelhaften Angriff gefeit zu sein, als Streiter für eine gerechte Sache.

In allen Kämpfen hat sich diese Begeisterung bewährt. Es bedurfte keines Ansporns durch Prisengelder nach englischer Art, um die deutschen Seeleute zur Erfüllung ihrer vaterländischen Pflicht anzuhalten. Wo immer ein Schiff oder Fahrzeug in den Fluten unterging, so geschah es unter wehender Flagge, ohne Todesfurcht, mit den letzten Atemzügen der Besatzung noch Kaiser und Reich einen Gruß zurufend. Und wie die Flotte als Ganzes bereit war, sich jeder Aufgabe zum Besten des Vaterlandes zu unterziehen, so hing der einzelne an seinem Schiff oder Boot. Sein Ehrgefühl war eng verknüpft mit dem Stolz auf sein Schiff. Diese Eigentümlichkeit der Marine, daß Schiff und Besatzung zusammen die Waffe bilden, an deren Erfolg der Heizer oder Matrose nicht minder beteiligt ist wie der Kommandant, gibt dem Zusammenleben und Wirken an Bord sein Gepräge, das sich auf jeden, welcher Herkunft er auch sei, überträgt und den Seemann als solchen erkennbar macht. Eine Welt engster Zusammengehörigkeit im kleinen, vorbildlich für das Zusammenstehen aller Volksgenossen, die auf Gedeih und Verderb miteinander verbunden sind. Englischem Lügengeist ist es gelungen, den Keil der Zwietracht zwischen uns zu treiben und mit dem Wahn einer Völkerversöhnung Deutsche zu umnebeln. Dennoch kann der Brite seines Erfolges nicht froh werden. Er hat keine Ruhmestaten zu künden, sein Ansehen zur

See bleibt erschüttert, denn er hat sich den Sieg nicht erkämpfen können.

Wir aber halten die Hoffnung fest, daß sich das deutsche Volk wieder besinnt auf die Kraft, die in seiner Geschlossenheit liegt, mit der es alle Fesseln sprengen wird, wenn es sich daran erinnert, was es leisten konnte, und wenn ihm aus der Ohnmacht dieser wehrlosen Zeit wieder der Wille zur Reichsmacht erwächst, der ihm als Leitgedanke vorschweben soll, wie das Signal „'ran an den Feind", das dem wuchtigen Vorwärtsdrängen einer Flotte Schwung und Richtung gibt.

Mit Reichsmacht aber ist für das deutsche Volk Seemacht unlöslich verbunden, denn sie erst öffnet ihm den Weg für freien Tatendrang.

# Personennamen-Verzeichnis.


A. Seite

Achmed („Muavenet"). . . . . 42
Ackermann, Kapitän z. S. . . . 17
Ackermann, Korvettenkapitän . . 294
Adam, Obermatrose (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 289
Adda, Matrosenartillerist . . . . 107
Ali Mehmed, türkischer Matrose („Breslau") . . . . . 115
v. Alvensleben, Korvettenkapitän 150
Amelung, Robert, Dr., Marine-Oberstabsarzt . . . . . 222
Andreae, Brami, Leutn. z. S. 39, 43
v. Arnauld de la Perière, Lothar, Kapitänleutnant . . . . 291, 292
v. Arnauld de la Perière, Kapitänleutnant, Flieger . . . . 302
Aye, Oberleutnant z. S. . . . . 91

B.

Bartenbach, Korvettenkapitän . 189
Bastian, Max, Korv.-Kapitän 161, 307
Behncke, Vizeadmiral . . . 9, 235
Behring, Konteradmiral 33 ff., 64 ff.
Benninghoff, Oberleutnant z. S. 67
v. Berckheim, Freiherr, Kapitänleutnant . . . . . 67
Berger, Walter, Kapitänleutn. 287, 288
Berger, Matrosenartillerist . . . 111
Berger, Bootsmannsmaat („UC 65") . . . . 196, 203, 206
Bernhard, Bootsmannsmaat (S. M. S. „Möwe") . . . . . 221
Berthold, Flieger . . . . . 312
Bertram, Flieger . . . . . 312
v. Beseler, General . . . 52, 53
Bettermann, Oberzahlmeister . 262
Bieber, Obermaschinistenmaat . . 148
Biedenweg, Obermaschinist . . 145
Bockholt, Kapitänleutnant . . . 251
Bockmann, Oberleutnant . . . 221
Boehmer, Ferdinand, Korv.-Kapt. 319
Bohrmann, Matrose (S. M. S. „Goeben") . . . . . 26
v. d. Borne, Kurt, Kapitänleutnant 93
v. Bornsdorff, Gouverneur . . 161
Boesel, Obermatrosenartillerist . 106
Boest, Kapitänleutnant . . . . 35
Breuer, Oberstabsingenieur 19, 31
Brilla, Obermatrose . . . . . 109
Brink, Hauptmann d. Res. . . . 168
Brocks, Oberleutnant z. S. . . . 215
Bruhns, Maschinistenmaat . . . 288

Seite

Brunswig, Kapitänleutnant 166, 168
Buskohl, Rohrmstr. („Muavenet") 43
Busse, Korvettenkapitän . . 18, 25

C.

v. Cappeln, Martin, Korv.-Kapt. 112
Carp, Hauptmann . . . . . 162
Christiansen, Oberleutnant z. S. 304
Classen, Obermatrosenartillerist . 108
Cranz, Kapitänleutnant . . . . 72

D.

Dehning, Leutnant . . . . . 60
Diehl, Unteroffizier . . . . . 88
Dillmann, Maschinistenmaat (S. M. S. „Möwe") . . . . . 213
Dittmann, Obermaat (S. M. S. „Markgraf") . . . . . 325
Doflein, Max, Korvettenkapitän . 232
Duschke, Matrosenartillerist, Koch . 111

E.

Eckerlin, Kapitänleutnant . . . 168
v. Eckhardstein, Frau . . . . 311
Edel, Vizesteuermann . . . 214, 221
Edler, Flieger . . . . . 312
Eggers, Rohrmeister („Muavenet") 43
Ehrensvärd, Graf, schw. Vizeadm. 160
Ehrhardt, Korvettenkapitän . . 65
Ellrich, Ingenieurapplikant . . 152
Enver Pascha . . . . . 42
Erdmann, Fregattenkapitän 33, 36

F.

Fabeck, Flugmeister . . . . . 304
Fenger, Pfarrer . . . . 223, 228
Fiedler, Kapitän (Dampfer „General") . . . . . 22
Fircks („Muavenet") . . . . . 42
Firle, Rudolf, Korvettenkapitän . 39
Fischer, Dr., Oberstabsarzt . . . 77
Fischer, Maschinistenmaat (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 288
Fleck, Obermaat (S. M. S. „Möwe") 212
Flemming, F.-T.-Gast . . . . 234
Fock, Gorch . . . . . 289, 290
Foerster, Richard, Korvettenkapitän 74
Forth, Matrosenartillerist . . . 110
Frank, Kapitän z. S. . . . . 166
Freemantle, Vizeadmiral . 322, 327
Frendenberg, Kapitänleutnant . 306
Freund, Oberleutnant . . . . 221
Froitzheim, Maschinistenmaat . . 288

G. Seite

Gaul, Maler . . . . . 275
Gelbke, Oberzahlmeister . . . 280
Gercke, Korvettenkapitän . 64, 313
Gewald, Steuermann . . . 191 ff.
Giseke, Oberleutnant . . . 257, 262
v. d. Goltz, Graf, General 162, 240, 242
v. d. Goltz, Freiherr, Generalfeldmarschall . . . . . 48, 55, 112
v. Götze, Oberstleutnant . . . . 52
Grunert, Matr. (S.M.S. „Leipzig") 265

H.

Habenicht, Kapitän z. S. . . . 65
Hagedorn, Korvettenkapitän . . 76
Hagedorn, Heizer (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 289
Hahn, Oberingenieur . . . . . 259
Haidar, türkischer Oberleutnant . 42
Hammer, Ludwig, Kampfstaffel . 306
Hansen, Jens, Matr.-Artill., Koch 111
Hartog, Konteradmiral . . 164, 169
Hann, Fregattenkapitän . . . 255 ff.
Haus, Admiral . . . . . 19, 24
Hecht, Obermaschinist . . . . . 144
Heeser, Obermatrose (S. M. S. „Karlsruhe") . . . . . 96
Heidkamp, Obermaat (S. M. S. „Seydlitz") . . . . . 151
Herr, Kapitän z. S. . . . . 52
Herrmann, Kapitänleutnant . . 71
Herrmann, Oberingenieur . . . 145
Herschel, Kapitänleutnant d. Ref.-Matrosenartillerie . . . . . 108
Hersing, Kapitänleutnant . . . 48
Herzberg, Graf, Hauptmann . . 88
Hildebrandt, Oskar, Leutnant z. S. d. Ref. . . . . 30
v. Hindenburg, Generalfeldmarschall . . . . . 29, 180, 291
v. Hipper, Admiral . . . . 9, 75
Hißbach („UC 65") . . . 199, 200
Holl, Obermaschinistenmaat . . . 118
Holland, Heizer (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 289
Hölzer, Steuermann . . . . . 220
v. Hopffgarten, Leutnant z. S. 262 ff.
Hopmann, Konteradmiral . . . 237
Höring, Kapitänleutnant . 69, 70
Horl, Stückmeister (S. M. S. „Seydlitz") . . . . . 77
Horn, Oberleutnant z. S. . . . 210
Humann, Kapitänleutnant . 17, 30

J.

Ihßen, Kapitänleutnant . . 160, 169
Irmer, Kapitän z. S. . . . . 162

J (j). Seite

Jacks, Stabsingenieur . . . . 147
Jacobs, Konsul (Messina) . . . 25
Jantzen, Kapitänleutn. d. Ref. 215, 221
Jasper, Kapitänleutnant . . . 72
Jendrszock, O.-Masch. („Nuaven.") 44
Jensen . . . . . 263 ff.
Jörs, Vizefeuerwerker . . . . 106
Jung, Generalmajor . . . . . 54
Junge, Leutnant z. S. d. Ref. . . 218
Jürgensen, Sergeant (Kiautschou) 62

K.

Keilhack, Leutnant z. S. . . . 267
Kendrick, Kapitänleutnant . . . 213
Kerameddin, türkischer Major . 31
Kettner, Fregattenkapitän . . . 17
Keunicke, Masch.-Anw. (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 289
v. Keyserlingk, Frhr., Leutn. z. S. 61
Kiene, Bootsmannsmaat d. Ref. . 268
Kiep, Kapitänleutnant 156, 162, 166
Kinzel, Walter, Korvettenkapitän 171
Kirchner, Kapitänleutnant . . . 81
Kleemann, Masch.-Anw. (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 289
Klein, Kapitänleutnant . . 69, 70
Klinckstiek, Leutnant z. S. . . . 266
Knaak, Vizefeldwebel . . . . . 211
Knorr, Leutnant z. S. . . . . 262
Köber, Matrosenartillerist . . . 111
Köhler, Erich, Fregattenkapitän . 94
Koehler, Kapitänleutnant (S. M. S. „Leipzig") . . . . . 267 ff.
Koellner, Kapitänleutnant . . . 237
Koldewey, Kapitän (Dampfer „Patagonia") . . . . . 99
König, Maschinistenmaat . . . 288
v. Koester, Großadmiral . . . 21
Kraus, Oberleutnant z. S. . . 260 ff.
Krause, Fähnrich (S. M. S. „Blücher") . . . . . 82
Krech, Kapitänleutnant . . . . 70
Krueger, Flieger . . . . . 312
Krupp . . . . . 172
Krupitki, Heizer (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 289
Kunz, Materialienverwalter (S. M. S. „Möwe") . . . . . 211

L.

Ladendorff, Obermatr. (Euphrat) 115
Langemak, Konteradmiral . . . 72
Laudon, Kriegslotse . . . . . 66
Laudon Steuermann d. Ref. . . . 159
Lemke, Maschinistenmaat (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 288
Lenkheit, Maschinist . . . . . 288

Seite

Lessing, Oberst . . . . . 59
Lessing, Vizefeldwebel . . 61, 62
v. Lettow-Vorbeck, Oberst 210, 217
Limpus, englischer Admiral . . 107
Lindemann, Oberheizer (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 288
Lindener, Masch.-Maat (Euphrat) 122
Loh, Maschinistenmaat (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 288
Looff, Konteradmiral . . . . . 124
Looks, Marine-Oberstabsingenieur 143
Lucke, Oberingenieur d. Res. . . 150
Ludendorff, General . . 174, 180
Lützow, Friedrich, Korvettenkapitän 270

M.

Maaß, Konteradmiral . . . . . 279
Mahrt, Obermaschinistenmaat (S. M. S. „Leipzig") . . . . 144, 145
Mannerheim, General . . . . 161
Mans, Flieger . . . . . 312
v. d. Marwitz, Oberleutnant z. S. 237
Meidinger, Fregattenkapitän . . 279
Menche, Kapitänleutnant . . . 69
Metge, Dr., Assistenzarzt . . . . 121
Meurer, Konteradmiral . . 155, 240
Mewes, Maschinistenmaat (S. M. S. „Möwe") . . . . . 220
Meyer, Ingenieurapplikant (S. M. S. „Seydlitz") . . . . . 144
Meyer, Fähnrich z. S. (S. M. S. „Blücher") . . . . . 80
Meyer-Waldeck, Alfred, Vizeadm. 84
Mischke, Konteradmiral . . . . 33
Moll, Hermann, Kapitänleutnant . 302
Mörsberger, Kapitän z. S. . . 60
Müller, Hermann, Kapitänleutnant 238
Müller, Obermatrose (S. M. S. „Möwe") . . . . . 217
Münzel, Jupp („UC 65") . . . 193
Mutascheck, Maschinist (S. M. S. „Möwe") . . . . . 211

N.

Nagel, Marineoberingenieur d. Res. 146
Natz, Leutnant d. Res.-Matr.-Artill. 107
Neumann, Adolf, Oberheizer (S. M. S. „Cöln") . . . . . 277
Nicolas, Matr. (S. M. S. „Leipzig") 257

O.

Oberländer, Oberartill.-Maat . 106
Odebrecht, Oberleutnant z. S. 211 ff.

P.

Panknin, Obermaschinistenmaat (S. M. S. „Seydlitz") . . . . . 143

Seite

Paulsen, Fähnrich z. S. (S. M. S. „Blücher") . . . . . 78
Pennig, Vizesteuermann d. Res. . 219
Peytsch, Oberleutnant z. S. . . 317
Pfeiffer, Fregattenkapitän . . . 164
Plüschow, Oberleutnant z. S. 304, 312
v. Pohl, Admiral . . . . . 271
Pollmann, Obermatrose (S. M. S. „Leipzig") . . . . . 264
Pöpperling, Leutnant z. S. . 257 ff.
von Preußen, Prinz Heinrich, Großadmiral . . . . . 32, 242
von Preußen, Prinz Sigismund, Leutnant z. S. . . . . 291
v. Pronzinsky, Oberleutnant z. S. 302

R.

Radau, Matrosenartillerist . . . 110
Raeder, Erich, Kapitän z. S. . . 75
Ranft, Obermaschinistenmaat (S. M. S. „Seydlitz") . . . . . 147
Rebensburg, Kapitänleutnant . 72
Reiß, Fritz, Kapitän z. S. . . . 287
Retzmann, Korvettenkapitän . . 33
v. Reuter, Konteradmiral . 323, 328
Rieckhoff, Leutnant z. S. . . . 165
Riediger, Oberleutnant z. S. d. Res. 263
v. Roeder, Freih., Kapitänleutn. 65, 70
Rogge, Konteradmiral . . . . 172
Rogge, Oberleutnant z. S. . . . 199
Rolshofen, Leutnant z. S., Flieger 306
v. Rosenberg, Fregattenkapitän . 162
Rosenthal, Oberleutnant z. S. . 216
Rosquist, Kapt. (Eisbrech. Sampo) 161
Roß, Korvettenkapitän . . . . 79
Roth, Masch. (S. M. S. „Seydlitz") 151
Rothe, Maschinistenmaat (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 288
Ruppach, Heizer (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 289
Rux, Maschinistenmaat (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 288

S.

Sack, Admiral . . . . . 32
Saupe, Kapitänleutnant . . . . 69
Schaafhausen, Marine-Stabsarzt 265
Scheer, Admiral . . . 9, 252, 329
v. Schenk zu Schweinsberg, Freiherr, Major . . . . . 157
Schildhauer . . . . . 109
v. Schiller, Hans, Oberleutn. z. S. 244
Schimanfky, Matrose . . 309, 315
Schimmer, Hauptm. d. Schutztr. 210, 212
Schinke, Hans, Obermatrose (S. M. S. „Goeben") . . . . 21, 26
Schiwig, Walter, Kapt.-Leutn. a. D. 254 ff.

Seite

Schmidt, Ehrhard, Vizeadmiral . 33
Schmidt, Obermaschinistenmaat (S. M. S. „Seydlitz") . . . . 152, 154
Schmott („UC 65") . . . . . 203
Schneider, Major . . . . . 17
Schönan, Kapitänleutnant d. R. . 308
Schönemann, Leutnant d. Ref. . 184
Schoenfeld, Korvettenkapitän a. D. 218
v. Schröder, Ludwig, Admiral 49 ff.
Schröder, Oberleutnant z. S. . . 100
Schultz, Max, Korvettenkapitän . 33
Schulze, Heizer (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 289
Schumann, Korvettenkapitän . . 325
Schuster, Obermatrose (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 288, 289
Schnur, Korvettenkapitän . 33, 36
Schweinfurth, Hauptmann d. Ref. 160
Schwieger, Kapitänleutnant . 270 ff.
Sebelin, Oberleutnant z. S. . . 43
Siebel, Oberleutnant z. S. d. Ref. 215
Siemß, Obermatrose („Muavenet") 46
Siepmann, Stabsingenieur. . . 280
Sommerfeld, Oberartill.-Maat . 109
Soete, Leutnant z. S. . . . . 221
Souchon, Wilhelm, Admiral z. D. 17, 40, 41, 47, 112
Spitzner, Maschinistenmaat. . . 288
Stamm, Rohrmeister („Muavenet") 43
Stein, Leutnant, Flieger . . . . 304
Steinbrinck, Otto, Kaptleutn. a. D. 189
Sticht, Heizer (S. M. S. „Wiesbaden") 289
Stinnes, Hugo . . . . . 25
Stoddart, englischer Admiral . . 255
v. Stosch, Vizefeldwebel . . . . 215
Strahlendorf, Obermatrose (S. M. S. „Möwe") . . . . . 215
Stratmann, Kapitänleutnant 70, 72
Strehlke, Obermaschinistenmaat (S. M. S. „Möwe") . . . . . 214
Striesow, Hilfsleutnant (1. Offizier Dampfer „General") . . . . 113


## T.


Tams, Oberleutnant z. S. d. Ref. 308
Teigeler, Dr., Marine-Assistenzarzt 122
de Terra, Leutnant z. S. . . . 293
Theßleff, schwedischer Oberst . . 161
Thierfelder, Kapitänleutnant . . 95
v. Tirpitz, Großadmiral . . 21, 49
Tönessen, Matrose (Euphrat) . . 122
Torner, Hein („UC 65") 192, 193, 207



Seite

Treusch v. Buttlar-Brandenfels, Freiherr, Oberleutnant z. S. 244
v. Trotha, Adolf, Vizeadm. 9, 154, 162
Tschirch, Kapitänleutnant . . . 241


## U.


Uhlmann, Heizer (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 289
Ungerer, Leutn. z. S. d. R. 214, 215, 221
Urban, O.-Heizer (S. M. S. „Seydl.") 146
v. Usedom, Admiral . . . 39, 40
v. Uslar, Konteradmiral . . . 170
Uthemann, Dr., Generalstabsarzt 63


## V.


Valentiner, Kapitänleutnant . . 65


## W.


Wahlroos, schwed. Leutnant. . 160
v. Waldeyer-Hartz, Hugo, Kapitän z. S. . . . . 49
Wallau, Art.-Maat d. Seewehr . 105
Walter, Leutnant z. S. . . . . 76
Walter, Ing.-Applikant (S. M. S. „Seydlitz") . . . . . 153
v. Wangenheim, Botschafter . . 48
Weddigen, Kapitänleutnant . . 204
Wegner, Masch. (S. M. S. „Seydl.") 153
Wehrle, Oberstleutnant . . . . 41
Weidgen, Kapitänleutnant. 308, 309
Weiß, Flieger . . . . . 312
Wenig, Kapitänleutnant. . . . 124
Wessel, Oberheizer (S. M. S. „Seydlitz") . . . . . 146
Wettstein, Steuermann (S. M. S. „Möwe") . . . . . 221
Wichelhausen, Oberleutnant z. S. 30
v. Wichmann, Generalmajor . . 59
Wieting, Korvettenkapitän . . . 64
Wintgens, Hauptm. d. Schutztruppe 210
Wirts, Maschinistenmaat (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 288
Wittenkeller, Matrosenartillerist . 111
Wöhler, Matr. (S. M. S. „Leipzig") 265
Woermann, Leutnant z. S. 105, 106
Wossidlo, Korvettenkapitän 41, 108


## Z.


Zacharias, Matrosenartillerist. . 111
Zander, Konrad, Korvettenkapitän 295
Zenne, Hugo, Oberheizer (S. M. S. „Wiesbaden") . . . . . 286
Zimmer, Gustav, Kapitän z. S. . 209
v. Zitzewitz, Maximilian, Kap.-Ltn. 240

BRIGHAM YOUNG UNIVERSITY
3 1197 22466 7300